

UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CIENCIAS
ECONÓMICAS



TESIS

**“LA GESTIÓN DE LA DESCENTRALIZACIÓN Y LA INTERCONEXIÓN VIAL
EN BENEFICIO DE LA POBLACIÓN DEL DISTRITO DE MI PERÚ - REGIÓN
CALLAO 2017”**

PRESENTADO POR EL:

BACH. JOSE MARCOS QUISPE HERNANDEZ

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN
ADMINISTRACIÓN**

**LIMA -PERÚ
2017**

DEDICATORIA

La presente tesis está dedicada a dios ya que gracias el he logrado concluir mi carrera

A mi padre, porque él siempre estuvo a mi lado brindándome su apoyo y sus consejos para hacer de mí una mejor persona

A mi madre por sus palabras, porque aun no estando físicamente con nosotros, pero desde el cielo siempre me cuida y me guía para que todo salga bien

A mi esposa por sus palabras y confianza, por y brindarme el tiempo necesario para realizarme profesionalmente, a mis amigos, compañeros y a todas aquellas personas que de una u otra manera han contribuido para el logro de mis objetivos

AGRADECIMIENTO

A dios todo poderoso por brindarme la oportunidad de obtener otro triunfo personal, y darme salud, sabiduría y entendimiento para lograr concluir mis estudios

A mi querida y entrañable madre Irma cristina Hernández Pérez por haber sido siempre incondicional y darme siempre su apoyo en todos los momentos, gracias por haber existido y que hoy gozas de la presencia del señor, siempre te tendré presente, sé que me bendices y me proteges desde el cielo

A mi padre Juan Marcos Quispe Sigwas, ejemplo de persona que supo formar a sus hijos, y que hoy honro sus esfuerzos, con la culminación de mis estudios

A la universidad Inca Garcilaso de la Vega por darme la posibilidad de egresar de ella, me siento orgulloso de ser un profesional de esta mi casa de estudios, hoy mi alma mater

A los asesores académicos de la universidad, los profesores Fernando Ochoa, Bazán, por su apoyo y valiosa colaboración

A todo el personal de la universidad inca Garcilaso de la vega, gracias por todas sus atenciones y colaboración prestada para llegar a conseguir mis objetivos trazados

A mi esposa, hijos y todos mis familiares, que celebran mi éxito

Les agradezco una vez más, dios les retribuirá a todos y a todas aquellas personas que hayan contribuido conmigo

PRESENTACION

Dando cumplimiento al reglamento establecido en grados y títulos de la facultad de “Ciencias Económicas y Ciencias Administrativas de la Universidad **INCA GARCILASO DE LA VEGA**”, presento mi trabajo de investigación científica titulado “la gestión de la descentralización y la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de Mi Perú - Región Callao 2017”

Para el desarrollo del presente trabajo de investigación he puesto todo el esfuerzo y dedicación, aplicando todos los conocimientos adquiridos, durante todo el proceso de mi formación profesional, así mismo su contenido se ha desarrollado con previa consulta bibliográfica además recopilando información con relación al tema.

Es propicia la oportunidad para expresar mis conocimientos, además agradecer a todas las fuentes de información disponible que hicieron más interesante la presente investigación, agradezco a nuestros profesores que con sus enseñanzas, conocimientos y consejos han contribuido con mi formación profesional.

Lugar donde se va a desarrollar la investigación

“Distrito de Mi Perú-Provincia Constitucional del Callao - Región Callao”

Nombre del bachiller

JOSE MARCOS QUISPE HERNANDEZ

INDICE

DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
PRESENTACIÓN.....	iv
INDICE.....	v
INDICE DE TABLAS.....	vi
INDICE DE FIGURAS.....	vii
RESUMEN.....	viii
ABSTRAC.....	ix
INTRODUCCION.....	x
CAPITULO I.....	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.1. Situación problemática.....	1
1.2. Problema de Investigación.....	10
1.2.1. Problema general.....	11
1.2.2. Problema específico.....	11
1.3. Justificación.....	11
1.3.1. Justificación teórica.....	11
1.3.2. Justificación practica.....	12
1.4. Objetivos.....	13
1.4.1. Objetivo general.....	13
1.4.2. Objetivo específico.....	14
1.4. Conclusiones Capítulo I.....	14
CAPITULO II.....	15
MARCO TEORICO.....	15
2.1. Antecedentes.....	15
2.2. Bases teóricas.....	21
2.2.1. Descentralización.....	21
2.2.2. Interconexión vial.....	40
2.2.3. Distrito de Mi Perú.....	46
2.3. Conclusiones del capítulo II.....	54
CAPITULO III:.....	55
HIPÓTESIS Y VARIABLES DE INVESTIGACIÓN.....	55
3.1. Hipótesis general.....	55
3.2.Hipótesis específicas.....	55

3.3. Identificación de las variables.....	55
3.4. Operacionalización de variables.....	56
3.5.Conclusiones Capitulo III.....	56
CAPITULO IV.....	56
METODOLOGIA DE INVESTIGACION.....	56
4.1. Tipo de investigación.....	56
4.2. Diseño de investigación.....	56
4.3. Población de estudio	58
4.4. Unidad de análisis.....	58
4.5. Tamaño de la Muestra.....	58
4.6. Selección de muestra.....	59
4.7. Técnicas de recolección de datos.....	59
4.8. Técnicas de procesamiento, análisis e interpretación de la información.....	60
4.9. Conclusiones Capitulo IV.....	60
CAPITULO V.....	61
PRESENTACION Y ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	60
5.1. Presentación y discusión de resultados	60
5.1.1. Hipótesis general.....	61
5.1.2. Hipótesis específicas.....	62
5.2. Contrastación de hipótesis.....	66
5.2.1. Hipótesis general	66
5.3. Presentación de resultados.....	74
CAPITULO VI.....	98
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	98
6.1. Conclusiones.....	98
6.2. Recomendaciones.....	100
Fuentes de información.....	102
Anexos.....	105
Anexo 1 matriz de consistencia.....	106
Anexo instrumento de encuesta	107

INDICE DE TABLAS

TABLA	1: Resultado de prueba de chi-cuadrado, gestión de la descentralización* interconexión vial.....	67
TABLA	2: Resultado de prueba de chi- cuadrado, percepción * interconexión vial	69
TABLA	3: Resultado de prueba de chi- cuadrado, responsabilidad social * interconexión vial.....	71
TABLA	4: Resultado de prueba de chi- cuadrado, control gubernamental* interconexión vial.....	73
TABLA	5: Resultado de encuesta pregunta n°1 ¿Tiene conocimiento de la definición de la gestión de la descentralización?.....	74
TABLA	6: Resultado de encuesta pregunta n°2 ¿cree usted que Existe relación ¿Entre autonomía y descentralización?.....	75
TABLA	7: Resultado de encuesta pregunta n°3 ¿cree usted que la descentralización fortalece a su distrito?.....	76
TABLA	8: Resultado de encuesta pregunta n°4 ¿Cree usted que la descentralización genera mejoras en las Políticas Públicas?.....	77
TABLA	9: Resultado de encuesta pregunta n°5 ¿Cree usted que al Estado le interesa el bienestar de su comunidad?.....	78
TABLA	10: Resultado de encuesta pregunta n°6 ¿cree usted que los dirigentes deben de recibir capacitaciones una vez elegidos?.....	79
TABLA	11: Resultado de encuesta pregunta n°7 ¿Se informa usted de las personas que eligen para que la represente en su comunidad?.....	80
TABLA	12: Resultado de encuesta pregunta n°8 ¿Cree usted que las Autoridades se establecen metas y objetivos?.....	81
TABLA	13: Resultado de encuesta pregunta n°9 ¿Cree usted que es apropiada la supervisión que el Estado ejerce en la ejecución de obras?	82
TABLA	14: Resultado de encuesta pregunta n°10 ¿Cree usted que existe un mecanismo establecido para comunicar la importancia de los controles?.....	83
TABLA	15: Resultado de encuesta pregunta n°11 ¿Usted cree que el Estado corrige oportunamente las deficiencias identificadas en el control?.....	84
TABLA	16: Resultado de encuesta pregunta n°12 ¿Cree usted que su Institución aplica una adecuada atención al control interno?.....	85
TABLA	17: Resultado de encuesta pregunta n°13 ¿Cree usted que sus autoridades priorizan el financiamiento de pistas y veredas en su localidad?.....	86

TABLA 18:	Resultado de encuesta pregunta n°14 ¿Cree usted que la pavimentación de su localidad contribuye a fortalecer la dinámica de todas las actividades productivas?.....	87
TABLA 19:	Resultado de encuesta pregunta n°15¿Cree usted que contar con vías de transporte impacta positivamente en la calidad de vida de las personas?	88
TABLA 20:	Resultado de encuesta pregunta n°16¿Cree usted que el desarrollo vial nos alinea con la visión sectorial y regional?.....	89
TABLA 21:	Resultado de encuesta pregunta n°17¿Cree usted que se debería priorizar la construcción de nuevos tramos viales especialmente aquellos que soportan el sistema de transporte público?.....	90
TABLA 22:	Resultado de encuesta pregunta n°18¿considera usted que la infraestructura vial es una herramienta para direccionar el crecimiento sostenible de la población?.....	91
TABLA 23:	Resultado de encuesta pregunta n°19¿Cree usted que es necesario establecer nuevas fuentes de financiamiento que permitan garantizar los programas de infraestructura vial que requiere la población?.....	92
TABLA 24:	Resultado de encuesta pregunta n°20¿Cree usted que es necesario mayor financiación y arreglos institucionales para mejorar la infraestructura vial que ayude a reducir la pobreza?.....	93
TABLA 25:	Resultado de encuesta pregunta n°21¿Cree usted que la pavimentación promueve el ordenamiento territorial de su localidad?.....	94
TABLA 26:	Resultado de encuesta pregunta n°22¿Cree usted que la pavimentación de su localidad permite auspiciar la igualdad y la cohesión social?.....	95
TABLA 27:	Resultado de encuesta pregunta n°23¿Cree usted que mejorando los servicios relacionados con vialidad mejorara las necesidades diferenciadas de la población?.....	96
TABLA 28:	Resultado de encuesta pregunta n°24¿Cree usted que mejorando los servicios relacionados con vialidad mejorara las necesidades diferenciadas de la población?.....	97

INDICE DE FIGURAS

FIGURA	1: Resultado de la encuesta pregunta n°1¿Tiene conocimiento de la definición de la descentralización?.....	74
FIGURA	2: Resultado de la encuesta pregunta n°2¿Cree usted que Existe relación entre Autonomía y Descentralización?.....	75
FIGURA	3: Resultado de la encuesta pregunta n°3¿cree usted que la descentralización fortalece a su distrito?.....	76
FIGURA	4: Resultado de la encuesta pregunta n°4¿Cree usted que la descentralización genera mejoras en las Políticas Públicas?.....	77
FIGURA	5: Resultado de la encuesta pregunta n°5-¿Cree usted que al Estado le interesa el bienestar de su comunidad?.....	78
FIGURA	6: Resultado de la encuesta pregunta n°6¿Cree usted que los dirigentes deben de recibir capacitaciones una vez elegidos?.....	79
FIGURA	7: Resultado de la encuesta pregunta n°7¿Se informa usted de las personas que eligen para que la represente en su comunidad?.....	80
FIGURA	8: Resultado de la encuesta pregunta n°8- ¿Cree usted que las Autoridades se establecen metas y objetivos?.....	81
FIGURA	9: Resultado de la encuesta pregunta n°9¿Cree usted que es apropiada la supervisión que el Estado ejerce en la ejecución de obras?	82
FIGURA	10: Resultado de la encuesta pregunta n°10¿Cree usted que existe un mecanismo establecido para comunicar la importancia de los controles?.....	83
FIGURA	11: Resultado de la encuesta pregunta n°11¿Usted cree que el Estado corrige oportunamente las deficiencias identificadas en el control?	84
FIGURA	12: Resultado de la encuesta pregunta n°12¿Cree usted que su Institución aplica una adecuada atención al control interno?.....	85
FIGURA	13: Resultado de la encuesta pregunta n°13¿Cree usted que sus autoridades priorizan el financiamiento de pistas y veredas en su localidad?.....	86
FIGURA	14: Resultado de la encuesta pregunta n°14¿Cree usted que sus autoridades priorizan el financiamiento de pistas y veredas en su localidad?.....	87

FIGURA 15:	Resultado de la encuesta pregunta n°15¿Cree usted que contar con vías de transporte impacta positivamente en la calidad de vida de las personas?.....	88
FIGURA 16:	Resultado de la encuesta pregunta n°16¿Cree usted que el desarrollo vial nos alinea con la visión sectorial y regional?.....	89
FIGURA 17:	Resultado de la encuesta pregunta n°17¿Cree usted que se debería priorizar la construcción de nuevos tramos viales especialmente aquellos que soportan el sistema de transporte público?.....	90
FIGURA 18:	Resultado de la encuesta pregunta n°18¿Considera usted que la infraestructura vial es una herramienta para direccionar el crecimiento sostenible de la población?.....	91
FIGURA 19:	Resultado de la encuesta pregunta n°19¿Cree usted que es necesario establecer nuevas fuentes de financiamiento que permitan garantizar los programas de infraestructura vial que requiere la población?.....	92
FIGURA 20:	Resultado de la encuesta pregunta n°20- ¿Cree usted que es necesario mayor financiación y arreglos institucionales para mejorar la infraestructura vial que ayude a reducir la pobreza?.....	93
FIGURA 21:	Resultado de la encuesta pregunta n°21 ¿Cree usted que la pavimentación promueve el ordenamiento territorial de su localidad?.....	94
FIGURA 22:	Resultado de la encuesta pregunta n°22 ¿Cree usted que la pavimentación de su localidad permite auspiciar la igualdad y la cohesión social?.....	95
FIGURA 23:	Resultado de la encuesta pregunta n°23 ¿Cree usted que mejorando los servicios relacionados con vialidad mejorara las necesidades diferenciadas de la población?.....	96
FIGURA 24:	Resultado de la encuesta pregunta n°24 ¿Cree usted que contar con vías de transporte promueve la inclusión social?.....	97

RESUMEN

El objetivo del presente estudio es demostrar como la gestión de la descentralización influye en la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de mi Perú La investigación es del tipo aplicada, con un nivel evaluativo y un diseño no experimental ya que no se han manipulado las variables del estudio, la población la conformó un total de 56,370 pobladores y la muestra estuvo representada por un total de 382 pobladores. Se utilizó la técnica de la encuesta y los instrumentos fueron los cuestionarios que se anexan al presente documento.

De acuerdo a los resultados e interpretación de los instrumentos se puede evidenciar con respecto a la hipótesis general un resultado de 0,003 Con lo que valida la hipótesis planteada “la gestión efectiva de la descentralización optimizara significativamente la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de mi Perú”

El estudio concluye que los gobiernos locales deben de tomar la decisión política de gestionar la aplicación de la reingeniería, para sí mismos como un modelo de gestión exitosa, de tal manera que permita que los recursos del estado sean aplicados en el desarrollo de la interconexión vial, y traiga por consiguiente el progreso, mejora y avance del distrito de mi Perú.

PALABRAS CLAVE: Descentralización, Beneficio, Efectiva, Gestionar, Reingeniería.

ABSTRAC

The objective of the present study is to demonstrate how decentralization management influences road interconnection for the benefit of the population of the district of my Peru. The research is of the applied type, with an evaluative level and a non-experimental design since they have not been manipulated the variables of the study, the population made up a total of 56,370 inhabitants and the sample was represented by a total of 382 inhabitants. The survey technique was used and the instruments were the questionnaires that are attached to this document.

According to the results and interpretation of the instruments can be evidenced with respect to the general hypothesis a result of 0.003. With what validity the hypothesis put forward "the effective management of the decentralization optimized significantly the interconnection road for benefit of the population of the district of my Peru"

The study concludes that local governments should make the political decision to manage the application of reengineering, for themselves as a successful management model, in such a way as to allow state resources to be applied in the development of road interconnection, and consequently bring the progress, improvement and advancement of the district of my Peru.

KEY WORDS: Decentralization, Benefit, Effective, Manage, Re-engineering.

Introducción

El presente trabajo de investigación, se realizó motivado por los últimos 7 años de labor en el gore callao, donde desempeño labores administrativas en la unidad de mantenimiento y operaciones ; es parte de las funciones encomendadas por la oficina jerárquicamente superior ,responder la solicitudes de los administrados en este caso de los dirigentes de los diferentes aa hh de la región callao, en donde solicitan apoyo con maquinaria pesada ,y otros que no son de competencia del gore callao, por lo que considere la elaboración de este estudio académico oportuno e importante y así poder conocer sus implicaciones sociales , abordar el tema de la gestión de la descentralización y la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de mi Perú, el estudio realizado, se encuentra estructurado en seis capítulos: En el Capítulo I se describe la situación problemática formulando los problemas y objetivos de la investigación. El capítulo II muestra el marco teórico con la pertinencia en la selección de los antecedentes, las bases teóricas. En el Capítulo III se presentan las hipótesis y variables con sus respectivos indicadores. En el Capítulo IV se aborda la metodología con el tipo, nivel, diseño, población y muestra, y las técnicas e instrumentos seleccionados para el procesamiento, análisis e interpretación de la información. El capítulo V presenta los resultados con su respectiva herramienta estadística; el Capítulo VI las conclusiones y recomendaciones y finalmente, las referencias bibliográficas seleccionadas en concordancia a las variables del estudio enriqueciendo la presente investigación.

Lugar donde se va a desarrollar la investigación “Distrito de Mi Perú-Provincia Constitucional del Callao - Región Callao”

CAPITULO I

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Situación problemática

Según Jiménez (2014) en su análisis de distribución de competencias en materia de jerarquización y gestión de infraestructura vial: caso lima metropolitana La distribución de competencias en los distintos niveles de gobierno es un fenómeno originado por la descentralización del Estado Peruano, la cual se configura como la forma de organización democrática escogida por el Constituyente y que se encuentra plasmada en la Constitución Política del Perú de 1993.

Esta política tiene por objetivo principal el desarrollo integral del país mediante la distribución de competencias en los tres niveles de gobierno (nacional, regional y local), cada uno de ellos dotados de autonomía administrativa, política y económica. Así pues, mediante esta forma de organización se pretende establecer mejores condiciones para la promoción del desarrollo y satisfacción inmediata de un conjunto de demandas largamente postergadas, principalmente, en el interior del país.

No obstante, la estructura actual de distribución de competencias, en muchos casos, no permite una satisfacción inmediata de las necesidades de la población, en tanto que a la fecha aún persiste confusiones respecto de las competencias que le corresponde ejercer a cada nivel de gobierno en determinadas materias, así como la errada interpretación centralista de las competencias como en el caso del transporte o las edificaciones.

Alburquerque, F. y P. Cortés. (2001) Dentro de las innovaciones hay que incluir las innovaciones tecnológicas, las innovaciones en métodos de gestión y las

innovaciones sociales e institucionales. Entre las primeras figuran las innovaciones de producto (nuevos materiales, nuevos productos, mejora y diversificación de productos) y las de proceso (nuevos equipos, nuevas instalaciones, mejora en la línea de producción).

Las innovaciones en métodos de gestión se refieren a mejoras en la organización de la producción o en los procesos de trabajo; y las innovaciones sociales e institucionales se refieren, entre otros aspectos, al establecimiento de redes, la formación de capital social, la cooperación empresarial y la concertación entre el sector público y el privado.

La descentralización se refiere al proceso de delegación de los poderes políticos, fiscales y administrativos a unidades sub-nacionales de gobierno. En general, la descentralización cuando es bien “diseñada y aplicada” puede contribuir a mejorar la gobernanza y la eficiencia en la provisión de servicios públicos y sociales. Sin embargo, uno de los mayores retos que presenta la gestión de descentralización es su implementación, ya que implica el desarrollo de políticas fiscales y administrativas, así como la creación o el fortalecimiento de instituciones responsables de recursos y rendición de cuentas.

Reconociendo la importancia de la descentralización como instrumento básico para promover la buena gobernanza en los tres niveles de gobierno y para fortalecer a las autoridades locales para implementar políticas de desarrollo, la Nueva Agenda Urbana afirma y reitera los principios establecidos por el Consejo de Administración de la ONU-Hábitat en las Directrices Internacionales sobre las gestiones de Descentralización y Acceso a Servicios Básicos para Todos.

Dichas Directrices reconocen que el “desarrollo de los asentamientos humanos puede ser alcanzado a través de una gestión de descentralización efectiva de las responsabilidades y toma de decisiones, una asignación proporcionada de recursos, incluida la facultad de recaudar ingresos.

González de Olarte, (2010) Por eso el desarrollo económico del Perú se explica por su geografía y por su historia. La geografía peruana, con sus regiones, recursos naturales y sus fenómenos climáticos ha condicionado el poblamiento y la organización económica en su vasto territorio en las diferentes épocas. Su historia, que en el fondo es el recuento de las múltiples formas en que se organizaron los grupos sociales para vivir y gobernarse según los intereses cambiantes en cada época, explica la manera en que se organizó el territorio, teniendo en cuenta los condicionantes naturales. La población se organizó primero donde había tierras y agua para conseguir o producir alimentos y luego en función de algunos recursos naturales apreciados en otras partes del mundo. Bajo estas dos modalidades productivas comenzaron a aparecer las ciudades, dependientes de las rentas generadas a partir de la producción agropecuaria, pesquera o minera. Años después, ya con la aparición de la industria, las ciudades comenzaron a cambiar las fuentes de su sostenimiento y las ganancias industriales, comerciales o financieras, junto con la renta urbana, se constituyeron en las bases de su crecimiento y expansión.

Sin embargo, en el distrito de mi Perú, para la interconexión vial se basa en la norma que regula esta materia a nivel nacional es el Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado mediante Decreto Supremo 017-2007-MTC. Específicamente el objeto de esta norma es: (i) establecer los criterios de clasificación de vías

destinados a orientar las decisiones de inversión y operación de estas en función de los roles que establece; y, (ii) establecer los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido. Su alcance está referido a las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (en adelante, Sinac), así como a las áreas o vías de acceso restringido.

(Plan estratégico de desarrollo concertado del distrito de Mi Perú, capítulo IV. historia) el distrito de Mi Perú tiene su origen en el Programa Habitacional de ENACE. Del mismo nombre, el cual se creó el 06 de octubre de 1985, como producto de la reubicación de las familias que habían invadido el ex fundo Bocanegra y de la Huaca Garagay. Luego, se fue poblando con la llegada de familias provenientes de diferentes localidades del Callao y Lima, así como del interior del país. Posteriormente, el 29 de octubre de 1987 se convirtió en Asentamiento Humano Regulado (AHR) para poder acceder a programas sociales del Gobierno. Tras el establecimiento del AHR, se fueron creando e instalando el Puesto de Salud, la Iglesia, los Colegios Fe y Alegría y Manuel Seoane Corrales, los clubes de madres y comités de vaso de leche. Del mismo modo, los servicios básicos se van obteniendo en forma progresiva. En el año 1993 se inaugura la electrificación y en el año 1995 se instalan las redes de agua y desagüe, colocándolo como pueblo líder en desarrollo. Por otro lado, en forma paulatina se crearon un conjunto de Asentamientos Humanos a su alrededor. Un hito importante en esta breve historia del distrito de Mi Perú, es su creación como Centro Poblado de Nuestra Señora de las Mercedes de Mi Perú, en homenaje a su Santa patrona, y por ende la creación de la Municipalidad de Centro Poblado,

aprobado por el Concejo Provincial del Callao, mediante Acuerdo N° 112-1994, de fecha 06 de octubre de 1994, coincidiendo con el Aniversario del AHR Mi Perú. En los siguientes años, se hace realidad la pavimentación de las principales calles del AHR Mi Perú, así como importantes obras de infraestructura como veredas, la Comisaria, la Plaza de Armas, el Palacio Municipal, el Estadio, la Piscina, convirtiéndose en una zona urbana. Asimismo, se van consolidando los Asentamientos Humanos, que a la actualidad suman 39, mientras que otros van surgiendo, convirtiéndose en una gran ciudad. Todo esto dinamiza la economía y las relaciones Distritalización a partir del 26 de noviembre de 2004. Luego de 10 años de lucha se logra la creación del distrito de Mi Perú, mediante la Ley N° 30197, publicada en el diario oficial El Peruano el 17 de mayo del 2014, siendo alcalde del Centro Poblado el señor Reynaldo Encalada Tovar y con el apoyo del Comité Pro Distrito de Mi Perú.

De esta manera el desarrollo urbano se encuentra conformado por un crecimiento sin control ya que estos provienen de la invasión de las laderas de los cerros en donde se forman viviendas con niveles de atención de servicios públicos básicos. La mayoría de las viviendas de las zonas altas de los cerros de Mi Perú en donde se concentran la mayor cantidad de flujos migratorios se abastecen de agua mediante camiones cisternas así mismo los nuevos asentamientos humanos al no contar con los servicios de redes de agua, desagüe y energía eléctrica; no cuentan con vías de acceso adecuadas que hagan viable su transitabilidad vehicular y peatonal tomando en consideración que la mayoría de la conformación de los suelos son de arena que hacen muy inestables la circulación requerida, que permita a los camiones cisternas de agua potable llegar con el líquido vital y los

demás servicios básicos, como son la instalación de los postes de alumbrado público así como para los servicios de electrificación de los hogares, que limitan el desarrollo sicosocial de la población que habitan en dichas viviendas.

Ante tantas limitaciones en el desarrollo de los hogares que conforman los grupos de AA.HH. Estos se organizan de tal manera que entre los pobladores de los diferentes grupos crean un sistema de elección para elegir un representante de este grupo humano, estamento llamado AA.HH. estos a su vez conforman; otros grupos que conforman ya no a personas individuales sino a grupos de AAHH, y eligen Un representante, esto con la finalidad de poder tener mayor resonancia en sus solicitudes de asistencia, para el desarrollo de sus localidades tales como, saneamiento físico legal esto quiere decir, la formalización de los lugares que ocupan en condiciones precarias, ya que estos terrenos no estuvieron listos para ser habitados, puestos que se hicieron de los mismos a través de invasiones , el estado que es dueño de estos lugares a un mantiene el dominio en documentos.

Pero en el distrito de Mi Perú, la gestión de la infraestructura vial es la acción de administrar la infraestructura vial del sistema nacional de carreteras (SINAC), a través de funciones de planeamiento, ejecución, mantenimiento y operación, incluyendo aquellas relacionadas con la preservación de la integridad física del derecho de vía.

Las redes viales en el Distrito de Mi Perú constituyen el conjunto de vías terrestres destinadas al tránsito de vehículos, dentro de las que se encuentran los “caminos”, los cuales constituyen el género, siendo las “carreteras” y las “vías urbanas” las especies de dicho género. Las “carreteras” son los caminos para el tránsito de vehículos motorizados, de por lo menos dos ejes, con características

geométricas definidas de acuerdo con las normas técnicas vigentes en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en tanto que las redes viales urbanas son aquellas integradas por arterias y calles que conforman los centros poblados en este caso sería el Distrito de Mi Perú,

Es así que los dirigentes se han encargado de velar e impulsar el desarrollo de su pueblo a través de las gestiones administrativas ante las entidades del estado en la cual solicitan los diferentes servicios que el hombre como tal necesita. Estos representantes, tienen que luchar con el sistema administrativo del estado, puesto que al no estar preparados para ejercer la función de gestores en representación de sus pueblos equivocadamente envían sus petitorios de asistencia a las entidades que no tienen competencia o no corresponden, razón que obtengan respuestas negativas para lo solicitado; y si acertara en solicitar a la entidad que corresponde, esta no se encuentra con la capacidad o en condiciones de poder atender la solicitud del administrado en este caso ambos, el administrado y el funcionario de la entidad desconocen que haya otros medios para gestionar lo solicitado por la población, a través de programas sociales del gobierno

Los dirigentes no cuentan con ninguna preparación técnica ni académica, lo cual es una limitante para desarrollo del AAHH. Que representa, y para cuando este representante de su localidad empieza a tener noción de las funciones encomendadas por su representatividad, ya caduco su tiempo de vigencia y es reemplazado por quien lo suceda y este caso se vuelve repetitivo.

A pesar que conocen sus limitaciones como personas luchan por conseguir los servicios básicos de agua luz y acceso a los servicios de salud, así como de otra índole; el saneamiento físico legal es el inicio para que estos pueblos puedan

acceder a otros servicios, agua desagüe, luz, internet, pistas, veredas, conexiones a gas natural, y otros que son complemento de los ya mencionados

Así como encontrar la seguridad que hacen la lucha por conseguir una mejor calidad de vida, y que la puedan conservar para ellos y sus descendientes dado que al momento de este estudio muchos solo son los poseedores de los terrenos que les pertenece al estado y aún están en busca de ser los dueños de los lugares que ocupan.

Ante lo expuesto, de tantas carencias anteriormente a un mediano o largo plazo podría originar consecuencias aún más notorias, diversas enfermedades como el dengue la chikungunya, fiebre zica etc., En niños desnutrición crónica lo cual genera bajo rendimiento académico infecciones respiratorias a consecuencia del polvo y arena por falta de pistas y veredas, infecciones intestinales por falta del recurso importante como es el agua ya que esta se compra de los camiones cisternas que si bien es cierto se abastecen de agua potable de los pozos de sedapal, esto no garantiza la calidad del agua que llega a los hogares del distrito de Mi Perú en dónde aún se requiere este tipo de servicio.

Focos infecciosos por no contar con el servicio de recolección de basura la cual es generada por los habitantes de los AAHH, ya que estos son depositados en la vía pública, por no contar con el servicio de recolección por diferentes motivos, falta de flota de camiones recolectores por parte de la Municipalidad distrital, vías que se encuentran arenadas y que no facilita el acceso de vehículos, que les permita realizar construcciones, mudanzas o eliminar los excedentes de material que retiran, al realizar el plataformado para la instalación de sus casas prefabricadas

,que les permita ampliar sus lugares de vivienda que son inaccesibles por la inclinación de la geografía del terreno (parte alta de los cerros)

Accidentes peatonales como; caídas de los pobladores de las diferentes edades, con más frecuencia ancianos mujeres y niños por la falta de acceso a sus hogares que se encuentran en las partes altas de los cerros y no cuentan con vías de acceso peatonal ni vehicular, la inclinación de los lugares es tal que lo más recomendable es la construcción de escaleras de concreto.

Así como el Crecimiento del crimen organizado, convocatorias a huelgas acciones de protesta por parte de los AAHH, migración de actores delincuenciales, micro comercialización de drogas, tenencia ilegal de armas, violencia y libertad sexual a menores de edad, infracción al reglamento de tránsito accidentes de tránsito entre otros, dado que, al no tener acceso vehicular no es posible el patrullaje por parte de la policía nacional.

Por lo que también es de mencionar que falta la Creación y capacitación de nuevos comités juntas vecinales, ejecutar programas o actividades de prevención social o sensibilización en materia de seguridad ciudadana, capacitar al administrador servidor o funcionario encargado de la planificación y/o presupuesto del gobierno local, ampliando la infraestructura de hospitales y posta médica que cuente con profesionales capacitados para satisfacer las necesidades de la población, patrullaje conjunto de serenazgo con la PNP, Juntas vecinales, charlas dirigidas a escolares y padres de familia relacionados con nutrición y manipulación de alimentos.

1.2. Problema de Investigación

1.2.1. Problema general

¿De qué manera la gestión de la descentralización influye en la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de Mi Perú?

1.2.2. Problema específico

Problema específico N° 1

¿Cómo el nivel de información sobre la gestión, de descentralización influye en la infraestructura vial, que los pobladores del, distrito de Mi Perú necesitan?

Problema específico N° 2

¿Existe un compromiso sobre la transferencia de responsabilidades que impulsen la infraestructura vial que requieren los pobladores del distrito de Mi Perú?

Problema específico N° 3

¿Cómo la descentralización económica actúa sobre la demanda de interconexión vial, que requiere la población del distrito de Mi Perú?

1.3. Justificación

1.3.1. Justificación teórica

Según Calderón (2015) y otros, El Perú ha logrado un crecimiento económico significativo y avances en la reducción de la pobreza e inequidad de ingresos. Entre 1990 y 2010 el ingreso anual per cápita casi se triplicó de \$3,241 a \$9,281 (CEPLAN, 2011). El crecimiento en los

últimos años ha sido particularmente llamativo; de hecho, entre 2005 y 2011 la economía creció en un promedio de 7% (Barrantes et al., 2012). El porcentaje de la población que vive en la pobreza disminuyó de 54.8% en 2001 a 31.3% en 2010, mientras que la pobreza urbana se redujo en más de la mitad de 42% a 19.1%¹ (Parodi, 2014). El coeficiente, del índice de Gini² del Perú también disminuyó de 0.52 en 2001 a 0.46 en 2010 y de 0.48 a 0.42 en las áreas urbanas. La desigualdad en Lima cayó más rápido que el promedio nacional, de 0.50 en 2001 a 0.41 en 2010.

El progreso medido por los indicadores no económicos, tales como la esperanza de vida y los años de escolaridad también mejoró de manera significativa. Es en este contexto que en el Perú en dos décadas ha habido avances significativos en las condiciones de vida de los pobres urbanos que habitan en los asentamientos precarios (slums) barrios bajos, tal como son denominados por las Naciones Unidas, específicamente en aquellos ubicados en la periferia de las ciudades. El análisis de la experiencia del Perú es interesante por una serie de razones. En primer lugar, dado que las mejoras de los asentamientos humanos son a menudo una actividad municipal de rutina en América Latina, la inclusión de un país de la región se consideró apropiada.

Además, en comparación a los casos de Brasil y Colombia, los asentamientos humanos de Perú parecen haber sido relativamente poco estudiados.

En segundo lugar, el hecho de que, a pesar de las recientes mejoras en el acceso a los servicios públicos y vivienda, los asentamientos informales

continúan expandiéndose rápidamente, sobre todo en Lima, significa que este es un tema puntual que merece mayor atención.

Por último, como un país de ingresos medios con una historia de urbanización, el Perú puede ofrecer lecciones útiles a otros países, poniendo de relieve *la necesidad de apoyar las inversiones en servicios públicos y los esfuerzos de la comunidad para mejorar sus asentamientos, así como también la importancia de la planificación para anticipar la expansión urbana.*

1.3.2. Justificación practica

Según Calderón (2015) y otros En un país como el nuestro, el desarrollo constituye un dilema que ocupa a todos los sectores de la sociedad: actores privados, estatales, culturales y educacionales, pues es responsabilidad de todos los niveles sociales *lograr no sólo mejores índices de crecimiento económico, sino que también asegurar que los frutos de este crecimiento se expandan a toda la Provincia Constitucional del Callao y asimismo al territorio nacional.*

Por eso si hablamos de interconexión vial en el caso que dentro de las fases de la gestión de la infraestructura vial se encuentra: (i) el planeamiento; (ii) los estudios de pre inversión; (iii) estudios definitivos; (iv) obras viales; (iv) mantenimiento; y, (v) operación.

Como consecuencia se puede decir que el proceso de planificación, ejecución de obras viales, mantenimiento, rehabilitación y operación de la Red Vial forma parte del Sistema de Gestión de la Infraestructura Vial, lo

cual involucra una serie de factores como definir los objetivos de la Red Vial, determinar la demanda o el tráfico futuro de la red, el tránsito promedio diario anual, efectuar el diagnóstico de la red en su conjunto, estimar el nivel de recursos presupuestales, generar las alternativas de acción más convenientes con base en los objetivos y a la asignación presupuestal existente, para cuyo efecto se debe considerar a la red vial de la que se trate en su conjunto.

En tal sentido, la planificación del desarrollo de las redes viales para el Distrito de Mi Perú – Callao, constituye un todo que vincula al país con carácter nacional.

Por esta razón es de suma importancia conocer cuáles son los factores que inciden en el desarrollo regional, para así poder potenciar sus efectos, así mismo, es necesario identificar las experiencias positivas y que hagan eco en otras regiones o ciudades del Perú.

El aporte práctico de esta investigación incide en el esfuerzo por determinar la influencia, de la gestión de la descentralización, esperando que los resultados generen un debate respecto a la mejor aplicación de la gestión de las normas de descentralización y que el ciudadano del distrito de Mi Perú lo sienta suyo y útil para el desarrollo y crecimiento de su ciudad.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo general

Demostrar como la gestión de la descentralización influye en la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de Mi Perú.

1.4.2. Objetivo específico

Objetivo específico N° 1

Identificar el nivel de información sobre la gestión, de la descentralización en infraestructura vial, que poseen los pobladores del, distrito de Mi Perú.

Objetivo específico N° 2

Analizar el nivel de compromiso que la transferencia de responsabilidades y gestión, de la descentralización impulsan en la aplicación de infraestructura vial en el distrito de Mi Perú.

Objetivo específico N° 3

Verificar como la descentralización económica actúa sobre la demanda de interconexión vial que requiere la población del distrito de Mi Perú.

1.5. Conclusiones Capítulo I

El objetivo de este capítulo es servir de introducción a este trabajo de investigación, en la cual el contexto nos describe el marco en donde se desarrolla la problemática, así mismo se concluye que no es suficiente tener el financiamiento del estado o de las empresas privadas, si es que no se realizan gestiones valederas, y avaladas por una preparación técnica o académica, en función a la representación que ostentan los representantes de los diferentes AAHH, que sería una introducción al sistema administrativa de gestión y acoplamiento en la consecución de las gestiones oportunas que coadyuven al desarrollo del lugar que representan, en el distrito de Mi Perú.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

2.1. Antecedentes

Definición del término **Gestión Según (Casassus -2000)** Problemas de la gestión educativa en América latina: la tensión en los para dignas de tipo A y el tipo B La **Gestión** trata de la acción humana, por ello, la definición que se dé de la gestión está siempre sustentada en una teoría – explícita o implícita – de la acción humana. Hay distintas maneras de concebir la gestión según sea el objeto del cual se ocupa y los procesos involucrados. En este marco, según sea el énfasis en el objeto o proceso contemplado, se obtienen definiciones, por una parte, las que ponen de relieve el hecho de que la gestión tiene que ver con los componentes de una organización en cuanto a sus arreglos institucionales, la articulación de recursos, los objetivos. Por otra parte, se obtienen otras definiciones cuyo énfasis está centrado en la interacción entre personas. Una visión de la gestión está focalizada en la movilización de recursos. En esta perspectiva, la gestión es “una capacidad de generar una relación adecuada entre la estructura, la estrategia, los sistemas, el estilo, las capacidades, la gente, y los objetivos superiores de la organización considerada”. O, dicho de otra manera, la gestión es “la capacidad de articular los recursos de que se dispone de manera de lograr lo que se desea”. Una visión que evoca la supervivencia de una organización desde sus procesos, sugiere concebir la gestión como “la generación y manutención de recursos y procesos en una organización para que ocurra lo que se ha decidido que ocurra”. Desde la perspectiva centrada en la interacción de los miembros de una organización, la gestión toma distintas definiciones. En este plano se percibe que las personas

actúan en función de la representación que ellas tengan del contexto en el cual operan. Desde esta perspectiva, podemos decir con Schön y Agyriss que “la acción en una organización es una acción deliberada, y toda acción deliberada tiene una base cognitiva, refleja normas, estrategias y supuestos o modelos del mundo en el cual se opera”. Por ello, podemos decir que la gestión es “la capacidad de articular representaciones mentales de los miembros de una organización”.

Programa Pro Descentralización PRODES – USAID “Transferencia de Responsabilidades”: Entrando a una Segunda Etapa diciembre de 2007

PRODES es un programa de USAID cuyo objetivo es aportar al fortalecimiento de la gobernabilidad democrática, promoviendo la institucionalización de prácticas de buen gobierno y desarrollando actividades orientadas a contribuir de manera efectiva en el proceso de descentralización Usaid-Perú. **Menciona que El proceso de transferencia de responsabilidades** en curso se inició en el año 2003, Con la aprobación del Plan Anual de Transferencias correspondiente al referido año. Luego de cuatro años de iniciado, el Programa Pro Descentralización de la Agencia de Los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional-USAID ha visto por conveniente Analizar a profundidad cómo se ha venido llevando, para reflexionar sobre su mejor marcha futura. Esta revisión cobra especial relevancia en el momento actual, en que se espera que la transferencia de responsabilidades pase a una Segunda Etapa, luego de culminar la Transferencia de lo contemplado en el Plan Quinquenal 2007 - 2011 –anunciada para diciembre de 2007- y haber logrado la aprobación de una nueva Ley Orgánica del Poder Ejecutivo que resalta el rol normativo que corresponde a este poder del Estado. Si bien los avances en el proceso son importantes, aún queda un camino largo y complejo Por recorrer, en

especial si se toma en cuenta que (i) lo contemplado en la Ley Orgánica De Gobiernos Regionales es limitado respecto de las posibilidades de los gobiernos Regionales de participar en la gestión pública, (ii) la transferencia de responsabilidades a Los gobiernos locales recién se ha iniciado con la municipalización piloto de los servicios De salud y educación –antes sólo se les transfería programas y proyectos-; y, (iii) *el Marco normativo vigente no establece con claridad qué responsabilidades corresponden a cada nivel de gobierno.*

Lazo M. (2015) en su investigación “El Ordenamiento Territorial, un Instrumento de mejora de la calidad de vida de los ciudadanos”. Para optar el título de Derecho en Ciencias políticas, toma de decisiones y administración pública. Pontificia Universidad Católica del Perú. Tuvo como objetivo analizar las políticas de ordenamiento enfocándose en diferentes aspectos importantes como la estructuración de la política, la forma de intervención en el territorio y la forma como estas políticas se articulan con las políticas locales de planificación urbana, además evaluar sus potencialidades en cada caso y exponer las conclusiones. En una época de constantes cambios, donde el incremento de la desertificación, el calentamiento global, el cambio climático y el crecimiento urbano desordenado han puesto en agenda la necesidad de intervenir en el territorio teniendo una visión global del mismo. La importancia del Ordenamiento territorial reside en la organización del territorio tomando en cuenta sus potencialidades y poder planificar ciudades sostenibles que sean capaces de adaptarse a los constantes cambios climáticos. Se analizan las políticas de ordenamiento territorial regional,

tomando como referencia países latinoamericanos con ciudades modelo de sostenibilidad de países, considerando los casos de Brasil y de Colombia.

Mondragón (2013) en su investigación *“Elaboración de escenarios de prospectiva para asentamientos humanos urbanos y rurales aplicado al municipio de tela, honduras”* para optar el título de Máster en Ordenamiento y Gestión del Territorio. Universidad Nacional Autónoma De Honduras. En resumen, **Mondragón (2013)** tuvo como objetivo elaborar escenarios de prospectiva, mediante una metodología aplicable a la realidad hondureña y Centroamericana, teniendo en cuenta diferentes análisis y puntos de partida, entre ellos las Autómatas Celulares y una Evaluación Multicriterio basado en el análisis de la capacidad de acogida del territorio. Las características peculiares de las políticas de suelo de Centroamérica, la tenencia de la tierra que conforman sus territorios, los condicionantes de desarrollo urbano, su demografía, sus actividades económicas, infraestructurales y demás actores que intervienen en la ordenación del territorio exige de una metodología que proporcione un instrumento de ayuda en la toma de decisiones. En este sentido, se presenta una metodología, aplicada al municipio de Tela, situado al norte de Honduras, que facilita la elaboración de escenarios de prospectiva para asentamientos humanos, en suelos urbano y rural, con el fin de poder planificar su crecimiento con garantías de bienestar. Ello nos ayudará a comprender cómo las acciones que hoy tomamos pueden influir en el futuro de los territorios.

Castro (2011) en su investigación *“Análisis de modelos de gestión para legalizar asentamientos humanos irregulares, el caso del Distrito Metropolitano de Quito, 2001- 2011”*. Para optar el título de Magister en Desarrollo y Gestión Social.

Universidad Técnica Particular De Loja. Tuvo como objetivo aportar a gobiernos locales del Ecuador un modelo de gestión para regularizar barrios informales”, y como objetivo específico, “Comparar el modelo de gestión de regularización de barrios informales utilizado en el 2001-2009 y el utilizado en el 2010-2011 en el Distrito Metropolitano de Quito. Cerca de mil millones de personas en el mundo solo pueden encontrar vivienda en barrios informales, los cuales están emergiendo en los países en desarrollo, como una forma dominante de asentamiento. (Onu-Habitat, 2006). En Latinoamérica desde 1980 se multiplicaron los programas de regularización de los asentamientos humanos de hecho, aplicándose en al menos 12 ciudades latinas. En Ecuador, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito ha utilizado dos modelos de gestión para regularizar barrios informales desde el año 2001. Este trabajo analiza ambos y demuestra que el utilizado desde el 2010 trajo mejores resultados. Se observaron fuentes primarias y secundarias; así, se entrevistó a actores claves, se realizó estudio de casos y se revisó documentación histórica y vigente a la fecha de elaboración de la investigación. El análisis en detalle de los procedimientos utilizados para regularizar barrios informales, busca instar a los gobiernos locales del país a tomar lo positivo como camino ya construido y a superar los obstáculos detectados, en miras de incorporar programas de regularización de barrios que no sean únicamente curativos, sino que permitan: lograr la tenencia y seguridad jurídica del predio; el acceso a servicios de la comunidad beneficiada, y principalmente la integración socioeconómica de los habitantes a la estructura urbana.

Quispe (2015). *En su investigación “Criterios para la formulación de proyectos presentados al programa construyendo Perú, por la población organizada de*

lomas de Carabayllo – Lima entre los años 2009-2011” para optar el título de Magister en gerencia social con mención en programas y proyectos de desarrollo. Pontificia Universidad Católica del Perú. Tuvo como objetivo conocer si los proyectos de inversión que presentan y ejecutan los pobladores de Lomas de Carabayllo que participan del Programa Construyendo Perú se ejecutan de manera, y atienden oportunamente las necesidades de la población; cómo aportaría estos resultados a mejorar la gestión de este programa nacional, sea para los gestores públicos en la implementación de políticas públicas como para los actores participantes de modo de fortalecer su empoderamiento. La ciudad de Lima, capital del Perú, se sitúa en la costa central del país, a orillas del océano Pacífico. Es una extensa y populosa área urbana denominada Lima Metropolitana, organizada territorial y políticamente por 43 distritos. Presenta áreas acentuadas por el subdesarrollo, donde la organización, el liderazgo, el emprendimiento y la experiencia de sus pobladores son las principales características y capital social que tiene para mejorar su calidad de vida. Es posible apreciar paisajes periurbanos donde se observa a mujeres con sus hijos menores en brazos asumir un rol protagónico en el sostenimiento económico de sus hogares mediante la participación directa como mano de obra no calificada (labor no técnica) en obras públicas. También se puede constatar a personas jóvenes y adultas con deseos de recibir capacitación técnica que les permita tener una ocupación, y a través de ella, obtener ingresos económicos que aporte al sostén de la economía familiar. Lomas de Carabayllo, es una zona del distrito de Carabayllo, ubicado en Lima Norte, comprensión de Lima Metropolitana, es el lugar donde opera el Programa Construyendo Perú, objeto de la presente investigación En ésta zona se constata a

los pobladores que se involucran y benefician directamente durante el proceso de ejecución de las obras públicas, debido a que ahora el Estado le permite asumir un rol decisor en las inversiones públicas que se ejecutan en el marco de procesos locales participativos.

Las decisiones para la participación emergen de las reuniones de barrio y en algunos casos de reuniones de carácter informal. Muchas de estas reuniones se llevan a cabo mediante la estrategia organizacional de ir “puerta por puerta”, práctica que desarrollan desde sus orígenes como organización social, aproximadamente en la década de los años ochenta del siglo pasado.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Descentralización

Descentralización del Estado

Vásquez, (2000) Se entiende como un proceso de transferencia de facultades, capacidades y recursos de un órgano central a uno local, con arreglo a fundamentos jurídico-legales y a criterios territoriales y administrativos. La descentralización implica la toma de decisiones en materia de políticas, programas y proyectos, así como la administración de los recursos de

Poder del Estado (humanos, financieros y materiales) a discreción de las autoridades locales, sin depender jerárquicamente de la autoridad nacional centralizada. Existen distintas clases o tipos de descentralización. Las más importantes son: la descentralización política y la descentralización administrativa.

Descentralización política

Beteta, (2000) La descentralización política se entiende como un proceso de transferencia y delegación de competencias políticas fundamentales de gobierno y su distribución entre los órganos locales, de manera que éstos puedan ejercer las funciones y atribuciones del Estado que se encuentran centralizadas.

En efecto, a través de la descentralización política se otorga a las regiones, departamentos y municipios, la facultad de ejercer parte del poder ejecutivo, lo que implica la facultad de emitir normas, formular y ejecutar políticas y administrar los recursos de poder: fiscales, presupuestarios, humanos y materiales. En consecuencia, la descentralización política implica el efectivo ejercicio del poder local y la definición de las políticas y estrategias para el desarrollo local.

Descentralización administrativa

Vásquez, (2000) La descentralización administrativa se entiende como un proceso de transferencia y delegación de ciertas funciones administrativas del gobierno central a entidades locales, tales como las Descentralización administrativa.

La descentralización de acuerdo a las formas de Estado

Vásquez, (2000) La descentralización puede adoptar distintas modalidades que dependen de las formas de Estado. De acuerdo a los conceptos apuntados en el apartado anterior en torno al Estado, existen las formas de Estado siguientes:

- a. El autocrático y el democrático,
- b. El unitario y el federal.

Dada la naturaleza del Estado y del régimen político peruano, básicamente las formas de Estado que históricamente se han configurado y que nos interesa estudiar es: el Estado democrático, por lo que el análisis de la gestión de descentralización corresponde a esta forma.

La dinámica de la descentralización

Boisier, (1991). La mega tendencia descentralizadora no se explica a sí misma, ella es causada o empujada por otras cuatro fuerzas primarias que deben ser develadas para entender la naturaleza misma de la descentralización. En primer lugar, la descentralización es empujada por la Revolución Científica y Tecnológica (RCT), la que operando principalmente mediante la microelectrónica (que ya da paso a la nano electrónica), modifica profundamente el modo de producción industrial manufacturera, los sistemas de comunicaciones y los sistemas de transporte. Todos estos cambios se potencian entre sí para crear un ambiente más favorable (a veces imprescindible) para la introducción de sistemas decisorios descentralizados.

En relación a la producción industrial es suficiente observar el impacto sintético más importante de la RCT sobre ella: la actual posibilidad de segmentar un proceso manufacturero (anteriormente considerado como una unidad linealmente estructurada), tanto en términos funcionales (dando lugar a varios sub-procesos) como territoriales (dispersando las fábricas en lugares discontinuos del globo).

Se configura el paso de la empresa individual y localizada en un punto a un conglomerado en red con localización múltiple. Es claro que, en tal esquema de funcionamiento horizontal, los responsables de cada planta deben necesariamente disponer de un amplio espacio de autonomía decisoria a fin de ajustarse a la velocidad de la globalización, y por tanto será necesario introducir esquemas descentralizados en el sistema de toma de decisiones del conglomerado.

En relación a las comunicaciones, es obvio comentar que la RCT ha producido una reducción brutal en el costo de transmisión de datos e imágenes, transformando el “costo de la fricción de la distancia”, la antigua expresión de Walter Isard, en una nimiedad, y por tanto reduciendo significativamente la necesidad de integración vertical y centralización asociada a los mecanismos cara a cara de toma de decisiones. Estar lejos o cerca ha perdido relevancia en la actual geografía económica, y si estar lejos significa el beneficio de reducción de costos laborales u otros, entonces la descentralización viabilizada por la tecnología es extremadamente útil.

De un modo similar, la RCT ha modificado en profundidad los sistemas de transporte, reduciendo costos, haciendo irrelevante la distancia geográfica en muchos aspectos. En el transporte marítimo la introducción del contenedor, de los sistemas de roll-on-roll-off, la integración inter-modal y las reformas laborales portuarias han bajado considerablemente los costos, en tanto que en el transporte aéreo los aviones de fuselaje ancho, los motores más ,s y los sistemas ILS de aterrizaje y despegue han provocado

efectos similares, y en el transporte ferroviario las nuevas tecnologías de trenes de alta velocidad (TGV, AVE, Shinkansen, etc.) apuntan en la misma dirección, sin mencionar siquiera la tendencia a reemplazar el desplazamiento de materiales por el de información.

Todos estos procesos, al reducir el costo de la distancia, facilitan el descentramiento de actividades y la descentralización. En segundo lugar, la descentralización es empujada por la reforma del Estado, al menos en América Latina. Recuperada la democracia formal en toda América Latina a comienzos de los '90, se ha tratado de no reimplantar el viejo estilo de ella reemplazándolo por un nuevo estilo que apuesta a la sociedad civil como el nuevo y multitudinario agente conductor del proceso permanente de cambio. Somos todos nosotros y no ya un agente único (Estado, Partido, Iglesia, Ejército, Proletariado, etc.) quien conduce este proceso, y para que ello sea posible hay que devolver a las instituciones de la sociedad civil (todos nosotros) su autonomía históricamente perdida (a manos del Estado principalmente), y ello equivale a la descentralización societal.

Por tanto, hay encima de la mesa social una oferta descentralizadora. En tercer lugar, la descentralización se alimenta de una creciente demanda autonómica por parte de organizaciones de la misma sociedad civil, especialmente organizaciones de base territorial. Tal demanda incluso puede transformarse en una patología disolvente del propio Estado nacional, pero el hecho es que estas organizaciones creen, legítimamente, haber alcanzado una mayoría de edad y no están dispuestas a seguir

aceptando que “otros” tomen decisiones que están dentro de su ámbito de control.

Por tanto, en la mesa social hay también una demanda descentralizadora. Un punto a elucidar es precisamente el cruce de ambas “curvas”, la de oferta y la de demanda. En cuarto lugar, la descentralización es reforzada en cierta manera por las tendencias privatizadoras vigentes.

Descentralización y territorio:

Boisier, (1991). Una intersección para potenciar el desarrollo y la democracia Por una variedad de razones los gobiernos nacionales, normalmente altamente centralizados, sean federales o unitarios, están transfiriendo diversas funciones (y en menor medida los recursos necesarios) a una multiplicidad de gobiernos subnacionales –regionales, provinciales y sobre todo municipales- bajo un imperativo que parece ser: ahora ocúpese usted de hacer gobierno en su jurisdicción, transferencia que encuentra en principio una alegre recepción en las propias entidades territoriales, que ahora demandan mayor autonomía, como fue señalado. Oferta y demanda se cruzan en el territorio y en la función.

Hay que agregar que la expresión “hacer gobierno” resulta ahora casi un sinónimo de “hacer desarrollo”. También por otra variedad de razones los territorios están siendo revalorizados en la globalización (Boisier, 2001; Morgan, 2001; OECD, 2001), al punto de convertirse paulatinamente en los nuevos actores de la competencia internacional por capital, por

tecnología y por mercados, como tan claramente se observa en la Unión Europea.

Es claro que para poder competir con posibilidades de terminar en una posición “ganadora”, los territorios organizados, cualquiera sea su denominación político-administrativa, requieren de una autonomía impensable en el pasado reciente, autonomía sólo concebible en el marco de un proyecto nacional descentralizador.

La cuestión central radica en que el cruce de la oferta y de la demanda de descentralización territorial se realiza precisamente en un punto de encuentro en el cual confluyen, por un lado, el cambio en las funciones de regulación del gobierno nacional, en el sentido de reservarse éste de ahora en adelante sólo las funciones más estrictamente nacionales (política monetaria, fiscal, comercial, marco de competencia, transparencia, etc.) entregando, como se señaló, la función de fomentar el crecimiento y el desarrollo a entes territoriales, y por otro, la percepción de los territorios (regiones, provincias, comunas) de ser ellos los responsables de activar los varios mecanismos que operan actualmente como factores causales de su propio crecimiento y de su desarrollo, y de su posicionamiento en la globalización.

Los territorios deben asumir un cúmulo de responsabilidades sobre las cuales no tienen generalmente una acumulación de prácticas históricas, en parte debido a la rapidez del cambio en la sociedad actual. Esta constatación coloca, en el contexto de la actual sociedad del conocimiento,

la cuestión del conocimiento en el cruce mismo de la descentralización y del desarrollo territorial.

Surge entonces una tesis de enormes repercusiones: la gestión territorial conducente a provocar un mejoramiento en la calidad de vida de la gente, a una disminución de las diferencias en esa misma calidad de vida entre grupos poblacionales localizados en distintas partes del país, a intentar colocar al territorio en cuestión en una posición “ganadora” –todo lo cual presupone una descentralización efectiva- exige realmente crear un marco cognitivo nuevo, ya que el conocimiento que sobre estas cuestiones pudiese haberse creado en el pasado no sirve ni en el presente ni menos a futuro, por obsolescencia.

Sostengo que este nuevo marco cognitivo, indispensable para respaldar una acción con probabilidad de éxito, incluye dos formas cognitivas: un conocimiento estructural, capaz de enseñarnos que todo territorio organizado es simultáneamente un sistema, que es un sistema considerablemente abierto, y que es un sistema complejo en el sentido del paradigma de la complejidad; y un conocimiento funcional que nos permita descubrir y entender la causalidad y la dinámica contemporánea de los dos procesos de cambio social más importantes para todo territorio, el crecimiento económico y el desarrollo societal.

Ello lleva a investigar cómo se articula un territorio con los procesos globales que están en marcha en el mundo (el nuevo entorno) y a descubrir las causalidades contemporáneas del crecimiento y del desarrollo (el nuevo interno).

Hay que observar la magnitud de la tarea propuesta ya que no se trata sólo de declarar, por ejemplo, en un documento que sea una propuesta de desarrollo de un territorio, que efectivamente se tiene entre manos una cuestión sistémica, abierta y compleja. Se trata de comprender el significado que estos conceptos tienen para la acción, y ello supone un verdadero reentrenamiento mental y un cambio paradigmático imbricado en el propio sistema educacional.

Es decir, en relación al conocimiento funcional, es preciso comenzar por conocer la estructura del nuevo entorno, configurado, como se dijo, por una serie de procesos mundiales vinculados a la globalización. Este nuevo entorno para cualquier región se construye diariamente a partir de la configuración de tres nuevos escenarios: contextual (relacionado con los procesos de apertura comercial externa y apertura política interna), estratégico (vinculado al surgimiento de una nueva geografía altamente virtual y a nuevas modalidades de gestión territorial) y político (modernización del Estado y reinención de los gobiernos territoriales). El nuevo interno busca responder, como se indicó, a preguntas que cuestionan acerca de cuáles son los factores que en la contemporaneidad determinan los procesos de crecimiento económico y de desarrollo en un territorio.

El crecimiento económico territorial depende actualmente de la forma como opera una matriz de seis factores: la acumulación de capital, la acumulación de conocimiento (progreso técnico), la acumulación de capital humano, el “proyecto nacional” y su componente territorial (que

asigna papeles estratégicos a cada territorio, afectando su sendero de crecimiento a largo plazo), el cuadro de la política económica nacional global y sectorial que “premia y castiga” implícita y diferenciadamente el crecimiento de cada territorio, y la demanda externa (exportaciones más gasto de no residentes).

Cuando estos seis factores se miran desde el punto de vista de los agentes que operan “detrás” de ellos mediante sus decisiones, se concluye que el crecimiento económico territorial es altamente exógeno, los actores se encuentran normalmente fuera de él y por tanto el gobierno territorial no puede controlarlos; a lo sumo puede influenciar sus decisiones, algo directamente dependiente de su capacidad de negociación (parcialmente basada en el conocimiento) y de su capacidad de promoción (también apoyada en el conocimiento).

El proceso de descentralización en el Perú

Rühling (2002), El tema regresa a la agenda política de Perú en su historia contemporánea con la Constitución de 1979, la cual tenía un importante capítulo sobre descentralización, el cual se basó en un consenso regionalista que fue refrendado con el Plan Nacional de Regionalización, aprobado en 1984 unánimemente por los 60 senadores y 180 diputados. Sin embargo, se ha tenido que esperar hasta 1989/90 para que finalmente se crearan los gobiernos regionales ya mencionados en la Carta Magna, lamentablemente sin mucho éxito. La regionalización entre 1989/90 y 1992 se caracterizó no solamente por deficiencias de diseño institucional

(imponer regiones que carecían de identidad clara, falta de equilibrio entre Ejecutivo y Legislativo regional, etc.), sino también por hallarse en el contexto de una profunda crisis económica, crisis de autoridad del Estado y la guerra interna.

El presidente de la Región fue elegido de manera directa por la Asamblea Regional, la cual se había constituido a partir de una mezcla del voto de la población, de los alcaldes provinciales y de las instituciones representativas de la región (universidades, colegios profesionales, agrupaciones laborales).

Al parecer, la Alianza Popular Revolucionaria Americana (APRA) así como la izquierda obtuvieron la mayoría de los gobiernos regionales precisamente a partir de su control de dichas instituciones. El gobierno autócrata de Fujimori destruyó la incipiente descentralización a través de un ahogamiento financiero y en los siguientes años llevó a cabo una política sistemática de debilitamiento de las élites regionales y locales.

Los Consejos Transitorios de Administración Regional (CTAR) entidades dependientes del Ministerio de la Presidencia reemplazaron a los once Gobiernos Regionales disueltos y fueron previstos, como lo dice su nombre, como órganos transitorios. Según la nueva y vigente Constitución de 1993, el Perú debería haber tenido autoridades regionales electas “a más tardar en 1995”, un mandato incumplido por el gobierno de Fujimori. La consolidación de su forma transitoria se hizo con la denominada “Ley Marco de Descentralización” en febrero de 1998. Con esta ley, los once CTARs hasta entonces existentes se elevaron a uno por cada

departamento, con excepción de Lima y Callao, a quienes también se les creó su propio organismo: la Corporación de Desarrollo de Lima y Callao (CORDELICA), que dejó de existir con la transferencia de sus funciones, activos y personal a los CTARs Lima y Callao, los cuales han iniciado sus actividades en enero del 2001.

Al final de su gobierno, Fujimori ofreció descentralizar la educación y la salud, lo cual se ha limitado en la realidad solamente a transferir a las municipalidades el pago de los maestros, médicos y enfermeras, que en la actualidad reciben sus sueldos de los CTARs. Se puede describir esto como un simple cambio de ventanilla, que no registró un impacto importante.

El Gobierno de Transición no pudo empezar una reforma institucional, dado que el Congreso todavía estaba conformado por las mismas personas del anterior gobierno de Fujimori. Las elecciones del 2001 con distrito múltiple significaron al parecer una mejor representación de los departamentos en el Congreso y un paso en la dirección des centralista, pero la manera en que se legisló esto solamente luego de una protesta unísona de los medios de comunicación y la población, los congresistas modificaron el modo de elección a favor de una mejor representación de los departamentos evidenció la resistencia que aún había por parte de los congresistas de la transición.

Una nueva fase empieza con la institución del nuevo gobierno (la descentralización fue un eje central en la campaña política del nuevo mandatario), el cual una vez instalado, no ha tenido un concepto definido

de la descentralización, sin embargo, con la creación de la Secretaría Técnica de la Descentralización dentro del Ministerio de la Presidencia y el anuncio de la creación del Consejo Nacional de Descentralización, ha mostrado su voluntad política. Finalmente, el alcalde de Arequipa renunció sorpresivamente al cargo de jefe del Consejo de Descentralización y Pedro Planas, preclaro estudioso y jefe de la Secretaría Técnica de Descentralización falleció en Ayacucho poco después. Estos dos sucesos ocasionaron por un tiempo un vacío. Sin embargo, hemos visto cómo las propuestas sobre descentralización se han multiplicado. Dentro del Congreso han circulado proyectos de leyes de diversos congresistas referentes a la descentralización y el Ejecutivo ha tenido otros.

Un paso fundamental se realizó en diciembre 2001 cuando finalmente el Pleno del Congreso aprobó con 91 votos la Ley de Reforma Constitucional sobre Descentralización. Esta votación deberá ser ratificada posteriormente en la próxima legislatura que se inicia en marzo (para una modificación de la Constitución se requiere por lo menos las votaciones de más de 80 congresistas en dos legislaturas). Según esta ley, la descentralización va a crear en un primer paso los denominados gobiernos regionales sobre la base de los departamentos, con un presidente electo y un Consejo Regional que va tener de 7 a 25 miembros (mínimo 1 por provincia).

El Consejo de Coordinación Regional está integrado por los alcaldes provinciales y por representantes de la sociedad civil como órgano consultivo y de coordinación con las municipalidades. La ley establece que se tiene que aplicar un mínimo de representación de género y de

comunidades nativas tanto en los Consejos Regionales como en los municipales.

La reforma de este capítulo de la Constitución significa que el esquema de la descentralización está dado y es un importante avance para la definición de las estructuras institucionales. Uno de los puntos claves de discrepancia en el debate fue la participación de los gobiernos locales en la nueva estructura administrativa, que se resolvió a favor de un órgano consultivo.

La Comisión de Descentralización y Regionalización ha presentado el 16 de enero del 2002 el Proyecto N. ° 1800 de Ley de Bases de la Descentralización, que recoge los aportes formulados en los talleres y audiencias públicas realizadas en el ámbito nacional durante los meses de septiembre a noviembre del año 2001. Este Proyecto de Ley desarrolló el reformulado Capítulo XIV del Título IV de la Constitución (que espera su segunda aprobación), proponiendo ciertos principios y objetivos de la descentralización y estableciendo los criterios básicos para la ejecución de dicho proceso.

Este Proyecto de Ley propone en una primera etapa el fortalecimiento de los gobiernos locales, mediante la restitución de las funciones y recursos de las que fueron despojadas, la preparación de los comicios regionales y locales para que puedan asumir su administración a partir de enero del 2003 y pide un gran esfuerzo de parte del Ejecutivo para intensificar las acciones y programas de capacitación técnica y administrativa de los funcionarios relevantes en este proceso.

La segunda etapa del proceso se desarrollará, según este proyecto de ley, una vez que los gobiernos regionales sean instalados. Las transferencias del gobierno central se harían en forma progresiva, ordenada y en coordinación entre los diferentes niveles de administración. En su Artículo está prevista la creación de un Fondo de Compensación Regional, que se constituye mediante el 50% de los recursos provenientes de los tributos cuya recaudación y administración será de cuenta directa de los gobiernos regionales y un monto equivalente asignado por el gobierno nacional. Resulta interesante en este Proyecto de Ley N.º 1800 de la Comisión de Descentralización que se proponga la creación del Ministerio de la Descentralización, que estaría encargado de las acciones de capacitación, promoción y difusión del proceso, así como de la transferencia de funciones, recursos, programas y organismos del gobierno central hacia los gobiernos regionales y locales.

Este Ministerio puede asumir, según el proyecto, los recursos técnicos y los bienes del Ministerio de la Presidencia que no son objeto de transferencia hacia los gobiernos regionales y locales. La propuesta de crear un Ministerio de Descentralización, como aparece mencionado en el Proyecto de Ley, ya circuló una vez en septiembre entre algunos políticos, pero sin resultado alguno.

La importancia del proceso justifica tal propuesta y probablemente encontrará resistencia por parte de otras entidades del Estado que prefieren una entidad reguladora con el supuesto beneficio de despolitizarla, la cual dependería de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM). El asunto

no carece de importancia, porque si no se tratara de un Ministerio, de acuerdo con el ordenamiento constitucional no estaría sujeto a censura por parte del Congreso. Este Proyecto de Ley no va a ser la única propuesta. Se va a discutir en marzo en el pleno del Congreso el Proyecto de Ley de Bases de Descentralización, propuesto por el Ejecutivo, que sería en este caso elaborado por la PCM y cuyo contenido preciso todavía se desconoce. El debate de la Ley Orgánica de Elecciones en el Congreso fue postergado para marzo. Su aprobación es un pre-requisito para que se puedan realizar elecciones regionales juntas con las elecciones municipales, como está previsto, en noviembre 2002. La Oficina Nacional de Procesos Electorales (ONPE) ha señalado que esta fecha sería la última posible para poder organizar los comicios; en caso contrario, se tendrían que postergar. De este modo, fuerza a los principales actores a decidirse.

Muy importante para el proceso fue la promulgación de la Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado (fines de enero 2002), con lo cual el Estado peruano se ha declarado en proceso de modernización en sus diferentes instancias, dependencias, entidades, organizaciones y procedimientos, con la finalidad de mejorar la gestión pública y construir un Estado democrático, descentralizado y al servicio del ciudadano. El cronograma legislativo con respecto a la descentralización es el siguiente: en marzo (la próxima legislatura) se va ratificar una vez más el reformado Capítulo XIV del Título IV de la Constitución, después sigue en lista de espera la Ley de Elecciones y la Ley de Bases de Descentralización. Además, están pendientes la Ley Orgánica de Regiones y la nueva Ley

Orgánica de Municipalidades, como requisitos necesarios para la instalación y funcionamiento de los gobiernos regionales y los gobiernos locales respectivamente.

Actores en el proceso de descentralización en Perú

Rühling (2002) El panorama político no se distingue por su homogeneidad con respecto al tema de la descentralización. Hasta ahora no se ha concretizado una decisión política clara y del conjunto de las fuerzas políticas. El tema de la descentralización se halla disperso en diferentes entidades/instituciones del Estado. Solamente en el Congreso existen cuatro comisiones relacionadas al tema, las cuales son la Comisión de Descentralización y Regionalización, la Comisión de Gobiernos Locales, la Comisión de la Modernización de la Gestión del Estado y finalmente la Comisión de Constitución, Reglamento y Acusaciones Constitucionales. Por parte del Ejecutivo se ocupan del asunto la Secretaría Técnica de Descentralización del Ministerio de la Presidencia y la Dirección General de la Gestión Pública de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM). El Consejo de Descentralización hubiera sido una voz más en esta orquesta que ya estaba un poco sobrecargada, a no ser porque quedó acéfalo y sin miembros después de que el alcalde de Arequipa renunciara al cargo de presidente de esta entidad, por tener supuestamente otro concepto sobre la estructura de los gobiernos regionales (al parecer él estaba a favor de un rol más importante para los municipios provinciales, pero también podría ser porque el Consejo de Descentralización no estaba bien posicionado para liderar este proceso).

Las diversas entidades no se han caracterizado por su voluntad de colaborar en sus esfuerzos: Ejecutivo y Legislativo han desarrollado independientemente proyectos de leyes sobre descentralización (se puede especular si las razones fueron una falta de costumbre de comunicación entre las entidades, falta de coherencia o simplemente competencia). En el Congreso han concurrido a la vez varios proyectos de leyes (muchas nacidas muertas) y el Ejecutivo ha tenido varias iniciativas al respecto.

De la situación institucional confusa han salido liderando el proceso la Mesa Directiva dentro del Congreso y la Presidencia del Consejo de Ministros en el Ejecutivo. Cabe destacar que, al respecto, el presidente no se ha pronunciado o solamente ha tocado el tema con mucha cautela. Entre los principales partidos ha emergido un virtual consenso a favor de la descentralización, pero existen diferentes conceptos sobre su diseño institucional y el proceso.

Es destacable que el partido Unidad Nacional haya tenido la concepción de que los consejos regionales sean integrados por los alcaldes provinciales. A raíz de esto, unos de sus congresistas no han votado a favor de la Ley de Reforma Constitucional del Capítulo XIV del Título IV sobre Descentralización. Algunas instituciones han impulsado una amplia consulta ciudadana y existen varios intentos de integrar a la sociedad civil dentro del debate (que por el momento no tienen de por sí alguna resonancia legislativa, de ahí las limitaciones de estas consultas).

El Congreso de la República ha realizado audiencias descentralizadas en casi todos los departamentos. Hubo un gran encuentro en Lima en octubre

(CONADES 2001) y actualmente se realiza el IV Foro Descentralización en diferentes regiones del país. En una encuesta realizada por el Instituto de Estudios Peruanos (IEP) —que destaca con varias investigaciones respecto al tema llama la atención que la población generalmente no identifica la descentralización como un problema primordial. La población considera la pobreza, el desempleo y la crisis económica como problemas más centrales.

Las agrupaciones gremiales han tenido una posición más bien pasiva. Las cámaras nacionales señalan la importancia de la descentralización como instrumento vital para el desarrollo del país, pero sin comprometerse más allá.

Información para la descentralización

Proyecto Usaid (2011), La descentralización demanda que las autoridades de los distintos niveles de gobierno, instituciones públicas y la población reciban información permanente sobre los avances y nuevos pasos del proceso. De esta manera, se podrá mantener su compromiso e interés en el proceso de descentralización, así como la legitimidad de los ajustes y precisiones que se adopten sobre el mismo, es así que la información para la correcta aplicación de la descentralización es necesario que se mantenga informado a los funcionarios que son los responsables que esta se ejecute de una mejor manera/aplicadores/, sin descuidar a la población o sus representantes que son la contraparte /beneficiados/ que son los que impulsan que se aplique

Transferencia de responsabilidades y gestión descentralizada

Proyecto Usaid (2011), Supone la transferencia de responsabilidades del gobierno nacional a los gobiernos regionales, provinciales y distritales para reestructurar el reparto de competencias estatales, con el objetivo de permitir a la población el acceso a la toma de decisiones y la gestión de los bienes y servicios que presta el Estado.

Descentralización económica

Proyecto Usaid (2011), Se orienta a favorecer el desarrollo económico en los distintos territorios, lo cual requiere que el Estado –y en especial los gobiernos regionales- establezcan condiciones favorables para la iniciativa privada y que los empresarios apuesten a dar valor a las potencialidades de los distintos departamentos y localidades

2.2.2. Interconexión vial

Alanya (2014), El Estado a través de sus inversiones en obras públicas ha jugado un papel importante en el proceso de articulación territorial y de configuración de los espacios económicos y sociales. Desde el siglo pasado, y a medida que algún boom" económico le permitiera disponer de los recursos suficientes, el Estado ha orientado su acción hacia dos propósitos complementarios:

i) extender la "presencia real de su aparato político administrativo a lo largo y ancho del territorio nacional, subordinando los espacios regionales al poder político central; y

ii) viabilizar la penetración del capital hacia nuevos espacios en los que se puedan desarrollar procesos productivos, primero bajo la modalidad de economías de enclave, primario exportadoras; y luego con una estrategia que sin dejar de lado el sector primario, también busca el desarrollo del mercado interno.

Para ambos propósitos era necesario el desarrollo de una red vial. Otro medio por el cual el Estado ha tenido un papel importante en el proceso de ocupación del territorio, y creación de espacios económicos y sociales, es a través de los proyectos de colonización y desarrollo de asentamientos rurales, particularmente en zonas de selva. Si bien una parte considerable de la colonización realizada en la selva alta y baja del Perú ha tenido más el carácter de una colonización espontánea, otra parte ha tenido una importante participación del Estado sin embargo, llama la atención que estos proyectos de colonización planificada hayan tenido las mismas dificultades y el poco éxito que los procesos de ocupación espontánea; unos y otros han ignorado las características de los ecosistemas tan frágiles en los que en los que se asentaron.

En casi todos ellos, un componente importante de la inversión fue la "construcción de carreteras de penetración", que propician la migración hacia el área, desencadenándose una secuencia de eventos que escapan de control, tales como: el desmonte mecanizado, uso de maquinaria pesada; métodos inadecuados de explotación forestal; invasión de territorios de comunidades nativas, etc.

En conjunto, estas acciones del Estado han sido decisivas para que se estableciera el predominio de un tipo de vía de transporte: la carretera; y un medio: el vehículo motorizado; ello en detrimento de cualquier otra alternativa; quizás es por ello que, en el Perú, para muchos hablar de los problemas del transporte rural, casi es sinónimo de hablar de los problemas de los "caminos rurales" (en el sentido de carreteras)

Necesidad de las vías para acceso al mercado.

Alanya (2014), La vía terrestre es un modo de transportes que permiten al productor el acceso a los mercados sean estas locales, nacionales e internacionales de tal forma que puedan contribuir si son bien regulados, a un crecimiento con equidad y, por lo tanto, a la lucha contra la pobreza.

"A nivel de los productores rurales pobres, la comercialización presenta una serie de limitantes que van desde las dificultades de acceso a los mercados (una problemática de carácter micro), hasta las complicaciones asociadas con la sostenibilidad en los mercados (una problemática de carácter micro y macro). Los problemas de acceso a los mercados tienen, a su vez, características y orígenes muy propios, que no terminan de ser completamente descritos ni totalmente entendidos.

Una mirada pragmática al estrato de la pequeña agricultura pobre de América Latina muestra individuos y grupos de productores que no logran una inserción sólida ni permanente en los mercados, y, al contrario, otros que, en condiciones menos favorables, sí han alcanzado vinculaciones con

los mercados, y en algunos casos, relaciones sólidas y sostenibles que los han llevado a crecimientos significativos.

Si bien es cierto que el acceso a los mercados es la forma más efectiva de fomentar la agricultura y beneficiar al productor rural, los mercados también son un desafío para los pequeños productores; las posibilidades de comercio en algunas zonas rurales se ven negativamente afectadas por los altos costos operativos que implica una vía en mal estado o estar desarticuladas a ello se suman otros factores como el sistema de comercialización, organización etc.

Otro de los principales obstáculos que los productores rurales deben superar para entrar exitosamente en el mercado globalizado es el rezago en materia de educación y capacitación, lo que incide directamente en su productividad y, por tanto, en su nivel de ingresos. "Los sectores de transporte, comunicaciones y energía, constituyen factores determinantes para articular los centros de producción con los centros de consumo y la dinamización de las actividades productivas determinando los patrones de producción y de consumo, por lo tanto al estar articulado el distrito a la red vial provincial y contar con energía suficiente, existen las condiciones para mejorar el ritmo de su desarrollo, aprovechando el gran potencial de los recursos orientados a la agroindustria y la minería

Interconexión vial y oferta de productos.

Alanya (2014), La interconexión vial permite articular e integrar los distritos, capitales de provincias y departamentos; y dentro de ellas los centros de producción y los mercados, permitiendo así el desarrollo de la

producción agropecuaria. Los productores por mejorar el rendimiento natural requieren el desarrollo de un sistema de transporte que ayude al productor y que no sea un obstáculo y un sobre costo adicional al esfuerzo de éstos.

El acceso vial ha venido promoviendo el desarrollo de diversas actividades como la agricultura, la ganadería, la reforestación, etc.; pues a través de ellas se envían los excedentes de la producción al mercado de consumo. La producción agropecuaria que era destinada sólo para el consumo local, gracias a las vías terrestres se pasa a una economía de mercado. El hombre ya no produce sólo para su autoconsumo, sino para vender parte de su producción a los demás en los mercados de los centros urbanos, incrementando así sus ingresos y aumentando también su capacidad para comprar lo que no produce.

Los caminos rurales constituyen la infraestructura básica del sistema vial, que cuenta con un alto grado de intransitabilidad permanente y que hoy, dado el carácter de la formación de precios. Se constituyen en un alto costo adicional para los productores. A través de la Interconexión vial el productor ofrece sus productos al mercado, si existen vías de acceso no importando la distancia los productores tiene la posibilidad de producir algo, de lo contrario es una producción de alto riesgo.

La transitabilidad y la demanda de productos.

Alanya (2014) El campo y la ciudad juegan roles complementarios no competitivos. Al final, es la falta de demanda efectiva la que frena el

desarrollo agropecuario. Por lo tanto, debe admitirse que la ampliación del acceso a los mercados, especialmente a través de las vías de comunicación transitables con las ciudades intermedias, es la forma más efectiva de fomentar la agricultura.

Con el incremento permanente de la demanda, hay incentivo para invertir en prácticas de producción más, y ser rentables. Adicionalmente, la ampliación de la demanda en las ciudades intermedias, al provocar eslabonamientos hacia atrás y hacia adelante con la agricultura, genera efectos multiplicadores que aceleran el motor del crecimiento económico regional.

Como el crecimiento de las ciudades es lo que determina el crecimiento de la demanda mercantil de los alimentos, determina las sucesivas especializaciones en el tipo de agricultura, de productos, etc., todo ello condicionado por los costos del transporte y los indicadores de transitabilidad. La transitabilidad vial permite un flujo permanente de la comercialización de los productos, sin embargo, los costos constituyen un componente muy importante en la formación de los precios; una transitabilidad adecuada incide en los costos del transporte, el flujo de vehículos y servicios de transporte, y dependiendo del estado de las vías incidirán en que el producto llegue o no al mercado.

2.2.3. Distrito de Mi Perú

Historia

Según el Plan Estratégico de Desarrollo Concertado del Distrito de Mi Perú 2014 – 2024. Narra que El distrito de Mi Perú, asentado principalmente sobre el Asentamiento Humano (AA.HH) del mismo nombre, se gesta el 6 de octubre de 1985, cuando el Gobierno Central implementa un programa de reubicación de las familias que habían invadido el ex fundo Bocanegra y de la Huaca Garagay, que estuvo a cargo de una comisión integrada por dirigentes, representantes de las familias y del gobierno, quienes determinaron la ocupación del arenal sobre el cual se asentó la población de lo que hoy es Mi Perú (Cercado). Con el transcurrir del tiempo se fue poblando, con la llegada de familias provenientes de diferentes localidades del Callao y Lima.

La demarcación de lotes y manzanas fue realizada por ENACE y la cesión de estos lotes se realizó a través de sorteo, sector por sector; los primeros fueron los sectores A, B, C, D y E, posteriormente se sortearon los sectores F, G, I, J, luego se sorteó el Sector H y finalmente se sortearon los sectores M y N. Tras el establecimiento del Asentamiento Humano, se fueron creando e instalando el Puesto de Salud, la Iglesia, los Colegios Fe y Alegría y Seoane, los clubes de madres y comités de vaso de leche. Del mismo modo, los servicios básicos se van obteniendo en forma progresiva. El año 1993 se inaugura la electrificación. Un hito importante en esta breve historia de Mi Perú, es su creación como Centro Poblado de Nuestra Señora de las Mercedes de Mi Perú, y por ende la creación de la

Municipalidad de Mi Perú, aprobado por el Concejo Provincial del Callao en Sesión Extraordinaria del 6 de octubre de 1994, que, visto el Dictamen No. 046-94- MPC-CP de la Comisión de Población, y con el voto Unánime del cuerpo de regidores acordó: Aprobar el Dictamen No. 046-94-MPC-CP de la Comisión de Población, en consecuencia:

Créase el Centro Poblado Menor Nuestra Señora de las Mercedes de Mi Perú. En los siguientes años, se hace realidad la pavimentación de Mi Perú y se instalan los Asentamientos Humanos (39) alrededor del centro urbano de Mi Perú, el mismo que dinamiza la economía y las relaciones sociales, políticas y culturales, que, motivan a las autoridades y líderes de Mi Perú a gestionar su Distritalización, hecho que se logra el 17 de mayo del 2014 a través de la ley N.º 30197 - Ley de creación del distrito de Mi Perú en la Provincia Constitucional del Callao, aprobado por el Congreso de la República, siendo Alcalde del Centro Poblado el señor Reynaldo Encalada Tovar. Con la creación del Distrito, el Jurado Nacional de Elecciones convocará al proceso de elección de las autoridades municipales de acuerdo a lo dispuesto por la Ley 26864, Ley de Elecciones Municipales.

Creación

El distrito de Mi Perú, se desprende del distrito de Ventanilla y fue creado el 17 de mayo del 2014 a través de la Ley N.º 30197 - Ley de creación del distrito de Mi Perú, cuenta con una superficie territorial de 2.470 km² y una densidad poblacional de 22,859 hab. /km². Es uno de los siete distritos de la Provincia Constitucional del Callao, sumándose a Bellavista, Carmen

de la Legua Reynoso, La Perla, La Punta, Ventanilla y el Cercado del Callao.

Ubicación

El distrito de Mi Perú de la Provincia Constitucional del Callao, se ubica entre las coordenadas 11° 51' 20" de latitud sur y 77° 04' 25" de longitud Oeste del Meridiano de Greenwich, en la región chala y a una altitud que va desde los 54.8 m.s.n.m. (Av. Cuzco y Av. Víctor Raúl) hasta los 331.4 m.s.n.m. (límite con Puente Piedra – AA.HH. Timina).

Los límites territoriales del distrito de Mi Perú, son los siguientes:

- Por el norte y noreste: Limita con los distritos de Ventanilla de la Provincia Constitucional del Callao y de Puente Piedra de la provincia de Lima.
- Por el este: Limita con el distrito de Ventanilla.
- Por el sur: Limita con el distrito de Ventanilla.
- Por el oeste: Limita con el distrito de Ventanilla.

Accesibilidad

El distrito de Mi Perú este articulado al puerto y aeropuerto internacional de la Provincia Constitucional del Callao y Lima norte.

- Al puerto y aeropuerto internacional del Callao, se encuentra aproximadamente a 30 minutos de distancia. A través de la Av. Néstor Gambetta.
-

- A Lima norte, este articulado a través de la Av. Néstor Gambetta, que se encuentra aproximadamente a 20 minutos de distancia.

Las oportunidades de empleo y los servicios instalados en dichas localidades, constituyen un atractivo para la población de Mi Perú.

Población y demografía

Según el INEI (2014), el distrito de Mi Perú cuenta con 56,371 habitantes distribuidos en el centro urbano y los 39 Asentamientos Humanos. En relación al año 2004 (PDC 2014), la población del nuevo distrito de Mi Perú ha sufrido un incremento de 40%. Según proyecciones del INEI esta tendencia continuará en los próximos años, a consecuencia de la ocupación de lotes e incremento de la población en los 39 AAHH de Mi Perú.

La totalidad de la población es urbana y la tasa de masculinidad es de 49.2%. Más del 50% de la población distrital está asentada en el cercado de Mi Perú, y la diferencia en los 39 AA.HH., que forman parte del Distrito. El cercado de Mi Perú, cuenta con mayor equipamiento urbano y servicios sociales y públicos instalados.

La estructura poblacional según grandes grupos de edad tiene un predominio de la población entre 30 a 49 años de edad, seguido por la población infantil (0 a 14 años) y población joven (15 a 29 años); en cambio la población de 50 y más años de edad, representan un menor porcentaje. Lo cual indica que la mayor cantidad de población se encuentra en la PEA.

A su vez, la población según grupos quinquenales, muestra una tendencia a disminuir la población entre 0 a 29 años de edad; en cambio, se ha incrementado la población adulta de 30 a 54 años de edad. Esta estructura es similar para hombres y mujeres. Esto ocurre principalmente, por la disminución de la tasa de natalidad y fecundidad, y el relativo incremento de la esperanza de vida de la población de Mi Perú.

La población distrital representa el 6% del total provincial y tiene una relativa similitud con los distritos de Carmen de la Legua y La Perla. Por otra parte, los distritos de Ventanilla y Puente Piedra (provincia Lima), de similar cantidad de población constituyen importantes polos de desarrollo a los que esta articulado Mi Perú.

Natalidad y fecundidad:

La tasa de natalidad mide el número de nacidos vivos por cada mil habitantes. Este indicador viene descendiendo a nivel nacional, habiendo pasado de 22.6 en el periodo 2000-2005 a 20.7 nacidos vivos por cada mil habitantes para el quinquenio 2006-2010 y se estima que para el quinquenio 2020-2025 será de 16.6. Como consecuencia del Programa Nacional de Planificación Familiar puesto en marcha por más de dos décadas por el Ministerio de Salud y la decisión de muchas mujeres de retrasar los embarazos por su incorporación al mercado laboral formal y los cambios en las relaciones de género. En el distrito de Mi Perú (2012), se registró una tasa de natalidad de 17.7. Al año 2014, hay 16,361 mujeres

en edad fértil (15 a 49 años) y la cantidad de hijos es de 1.6 hijos/mujer. El 98.8% de los partos son institucionales.

Tasa Bruta de Mortalidad (2013): En el año 2013, la Tasa Bruta de Mortalidad General fue de 0.5 defunciones por cada mil habitantes. En cambio, la mortalidad infantil que mide el número de defunciones del total de nacidos vivos, representa 23.7 por mil.

Flujo migratorio: Mi Perú es un destino de migrantes de diferentes localidades del país, principalmente del norte y oriente del país. Por ejemplo, el AAHH. Chavinillo, está conformado por migrantes del distrito del mismo nombre de Huánuco. Así mismo, se registra migrantes de diferentes localidades del Callao y de Lima Metropolitana, quienes han optado por residir en Mi Perú, con la finalidad de acceder a una vivienda propia.

Esperanza de vida: al año 2014, la esperanza de vida de la población de Mi Perú al nacer, se estima en 82 y 77 años, en mujeres y hombres, respectivamente.

Hechos que caracterizan la realidad

El distrito de Mi Perú actualmente está constituido por 39 AA.HH. consolidados agrupados en las zonas: norte, sur este, oeste y sur, que carecen de servicios básicos, como servicio de agua y desagüe, vivienda decorosa, recursos económicos, planificación familiar, ordenamiento urbano, pistas, veredas, etc., que les permita tener una vida digna con estándares acorde a la modernidad y los avances económicos del País. A

estas dificultades debemos señalar el pandillaje y uso y abuso en el consumo de productos limitados y prohibidos por la ley. El distrito de Mi Perú, cuenta con hombres y mujeres pujantes y entusiastas que quieren cambiar y erradicar la pobreza en base a sus esfuerzos y dedicación al comercio múltiple y al emprendimiento empresarial de sus productos locales; asimismo los que proveen el mar peruano.

Ellos requieren de una autoridad con vocación de servicio, que convoque a sus vecinos a trabajar en conjunto para el desarrollo y así tener una mejor calidad de vida de todos los que se encuentran en situación de vulnerabilidad y abandono. El crecimiento urbano desordenado se realiza, sin la respectiva zonificación, catastro urbano y rural, el saneamiento físico legal, etc., que trae consigo que el distrito tenga dificultad para la instalación de servicios básicos por la falta de planificación, no se respetan las propiedades públicas de libre tránsito, como calles y avenidas, incurriéndose con invasiones de construcciones ilegales con material provisional y noble, vías públicas inadecuadas, así como depósitos de basura y desmonte lo que pone en riesgo la seguridad de los vecinos, el urbanismo, etc.; creándose el caos y desorden de la ciudad.

La inseguridad ciudadana, el analfabetismo, la falta de valores, conciencia cívica, el centralismo del distrito de Ventanilla en el manejo del presupuesto y la desidia de ellos administran el presupuesto de nuestro nuevo distrito emprendedor, Mi Perú, para la inversión en proyectos, programas y actividades que redunden en favor a la mejora de los servicios públicos de la población del nuevo distrito de Mi Perú, vienen

determinando un conjunto de situaciones que no permiten lograr un avance sostenido hacia el desarrollo con mejores condiciones de vida. Consideramos que no solo debe ser preocupación de las autoridades por todo los bienes y servicios materiales; sino también de los aspectos morales, éticos, solidarios y espirituales, que hacen grandes e industrializados a los países, que saben respetar a sus conciudadanos y las leyes que rigen sus destinos, que son elaborados con mucha sabiduría y exento de ambigüedades.

- El Distrito de Mi Perú, cuenta con un gran crecimiento híper poblacional, los mismos que están radicando en cada espacio posible de la extensión territorial del distrito, ubicadas en zonas altas y bajas.
 - La tasa de desnutrición infantil, el índice de desnutrición en el distrito de Mi Perú, en sus distintos AAHH, asciende a 6 % según informe del MINSA 2009 y articulado en la directiva N. ° 004-2012-MIDIS y PDC 2014.
 - Servicios básicos incompletos (agua, desagüe, luz)
 - Existencia de algunas Instituciones Educativas en condiciones mínimas de desarrollo, amplitud y equipos informáticos para el Nivel Secundario.
 - Gran interés de los pobladores por el deporte como el Fútbol y Vóley.
 - Una población que en su mayoría vive en condiciones de pobreza y pobreza extrema. El ingreso per cápita, está por debajo de S/. 750.00 mensual promedio en el distrito.
-

2.3. Conclusiones capítulo II

En las citas de los antecedentes los investigadores que realizaron estudios sobre las gestiones de descentralización se aprecia y se concluye que a un existe una brecha muy grande entre lo actualmente deseado y lo real que hoy es el distrito de Mi Perú

CAPITULO III

HIPÓTESIS Y VARIABLES DE INVESTIGACIÓN

3.1. Hipótesis general

La gestión efectiva de la descentralización optimizara significativamente la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de Mi Perú.

3.2. Hipótesis específicas

Hipótesis específico N° 1

El nivel de información que poseen los pobladores del distrito de Mi Perú sobre la gestión, de la descentralización Influye significativamente en la infraestructura vial.

Hipótesis específico N° 2

El nivel de compromiso en la transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada influye positivamente sobre la infraestructura vial que desean los pobladores del distrito de Mi Perú.

Hipótesis específico N° 3

La descentralización económica influye significativamente sobre la interconexión vial que los pobladores del distrito de Mi Perú demandan.

3.3. Identificación de las variables

Variable independiente

Gestión de la descentralización

Variable dependiente

Interconexión vial

3.4. Operacionalización de variables

Variable	Dimensión	Indicador
Gestión de la descentralización	Información para la descentralización	Percepción
	Transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada	Responsabilidad social
	Descentralización económica	Control gubernamental

Variable	Dimensión	Indicador
Interconexión vial	Productividad	Nivel de inversión
	Infraestructura	Demanda social
	Económica	Desarrollo sostenible

3.5. Conclusiones Capítulo III

En este capítulo se concluye la determinación de nuestras variables e hipótesis que han sido identificadas en la investigación que antecede a este informe. Así como los indicadores

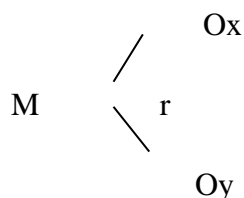
CAPITULO IV

METODOLOGIA DE INVESTIGACION

4.1. Tipo de investigación

Murillo (2008) afirma que un gran número de estudios participa de la naturaleza de la investigación básica y aplicada, puesto que toda investigación involucra problemas teóricos y prácticos. Por su parte, Denzin (citado por Cerda, 2007) propone utilizar la triangulación para combinar métodos y hacer posible un tipo de “investigación total”, donde la persona que investiga “... examine un problema (o unos problemas) desde tantas perspectivas metodológicas, epistemológicas y técnicas como le resulte posible. Cada método implica una línea de acción diferente hacia la realidad” (p. 107).

4.2. Diseño de investigación



Dónde:

M es la muestra de investigación

Ox es la primera variable

Oy es la segunda variable

r es el grado de relación entre ambas variables

Estos diseños describen relaciones entre dos o más categorías, conceptos o variables en un momento determinado. Se trata también de descripciones, pero no

de categorías, conceptos, objetos ni variables individuales, sino de sus relaciones, sean estas puramente correlacionales o relaciones causales.

Lo que se mide-analiza (enfoque cuantitativo) o evalúa-analiza (enfoque cualitativo) es la asociación entre categorías, conceptos, objetos o variables en un tiempo determinado. Es uno de los diseños más usados en el ámbito de la investigación en educación y las ciencias sociales. Permite encontrar la relación existente entre dos o más variables de interés, en una misma muestra de sujetos o el grado de relación entre dos fenómenos o eventos observados.

Los diseños correlacionales-causales pueden limitarse a establecer relaciones entre variables sin precisar el sentido de causalidad ni pretender analizar relaciones de causalidad. Cuando se limitan a relaciones no causales, se fundamentan en ideas o hipótesis correlacionales, y cuando buscan evaluar relaciones causales, se basan en ideas o hipótesis causales.

4.3. Población de estudio

La población está compuesta por 56,371 habitantes del Distrito de Mi Perú.

4.4. Unidad de análisis

Se ha considerado como unidad de análisis al Distrito de Mi Perú/Municipalidad Provincial del Callao/Región Callao

4.5. Tamaño de la Muestra

La muestra está compuesta por 382 habitantes del Distrito de Mi Perú

$$n = \frac{(p.q)Z^2.N}{(EE)^2 (N - 1) + (p.q)Z^2}$$

Dónde:

N	Es el tamaño dela muestra que se va a tomar en cuenta para el trabajo de campo. Es la variable que se desea determinar.
P y q	Representan la probabilidad de la población de estar o no incluidas en la muestra. De acuerdo a la doctrina, cuando no se conoce esta probabilidad por estudios estadísticos, se asume que p y q tienen el valor de 0.5 cada uno.
Z	Representa las unidades de desviación estándar que en la curva normal definen una probabilidad de error= 0.05, lo que equivale a un intervalo de confianza del 95 % en la estimación de la muestra, por tanto, el valor Z = 1.96.
N	El total de la población. En este caso 56,371 personas.
EE	Representa el error estándar de la estimación. En este caso se ha tomado 5.00%

Sustituyendo:

$$n = (0.5 \times 0.5 \times (1.96)^2 \times 56371) / (((0.05)^2 \times 56370) + (0.5 \times 0.5 \times (1.96)^2))$$

$$n = 382$$

4.6. Selección de muestra

Se utilizará para la presente investigación el tipo de muestreo no probabilístico intencional y por conveniencia ya que tenemos conocimiento de la población; los pobladores del distrito de Mi Perú-región callao 2017, según Carrasco (2006, p. 243) es aquella que el investigador selecciona según su propio criterio, sin ninguna regla matemática o estadística.

4.7. Técnicas de recolección de datos

Se utilizó como técnica la encuesta, está según Carrasco (2006) es una técnica para la indagación, exploración y recolección de datos, mediante preguntas formuladas directa o indirectamente a los sujetos que constituyen una unidad de

análisis. Considerando este aporte, recogeremos información con la técnica de la encuesta aplicando un cuestionario para los pobladores

El instrumento es el cuestionario correspondiente a la técnica de la encuesta, según Carrasco (2006:318) los cuestionarios consisten en presentar a los encuestados unas hojas conteniendo una serie ordenada y coherente de preguntas formuladas, con claridad, precisión y objetividad, para que sean resueltas de igual modo.

4.8. Técnicas de procesamiento, análisis e interpretación de la información

Se utilizó el software estadístico SPSS 22 para evaluar la relación entre las variables en base al coeficiente, de correlación.

Para el procesamiento de los resultados del presente trabajo se utilizó la prueba no paramétrica: resulta apropiado para datos ordinales (susceptibles de ser ordenados) y para datos agrupados en intervalos que no satisfagan el supuesto de normalidad.

4.9. Conclusiones Capítulo IV

Se determinó el método que nos permita encontrar la relación existente entre las variables que se han determinado para el presente trabajo de investigación.

CAPITULO V

PRESENTACION Y ANÁLISIS DE RESULTADOS

5.1. Presentación y discusión de resultados

5.1.1. Hipótesis general

Para nuestra hipótesis general “La gestión efectiva de la descentralización optimizara significativamente la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de Mi Perú-Región Callao 2017” se toma como referencia la tesis de Quispe (2015) “Criterios para la formulación de proyectos presentados al programa construyendo Perú, por la población organizada de lomas de Carabayllo – Lima entre los años 2009-2011”, la ciudad de Lima, capital del Perú, se sitúa en la costa central del país, a orillas del océano Pacífico. Es una extensa y populosa área urbana denominada Lima Metropolitana, organizada territorial y políticamente por 43 distritos. Presenta áreas acentuadas por el subdesarrollo, donde la organización, el liderazgo, el emprendimiento y la experiencia de sus pobladores son las principales características y capital social que tiene para mejorar su calidad de vida. Es posible apreciar paisajes periurbanos donde se observa a mujeres con sus hijos menores en brazos asumir un rol protagónico en el sostenimiento económico de sus hogares mediante la participación directa como mano de obra no calificada (labor no técnica) en obras públicas. También se puede constatar a personas jóvenes y adultas con deseos de recibir capacitación técnica que les permita tener una ocupación, y a través de ella, obtener ingresos económicos que aporte al sostén de la economía familiar. Lomas de Carabayllo, es una zona del

distrito de Carabayllo, ubicado en Lima Norte, comprensión de Lima Metropolitana, es el lugar donde opera el Programa Construyendo Perú, En esta zona se constata a los pobladores que se involucran y benefician directamente durante el proceso de ejecución de las obras públicas, debido a que ahora el Estado le permite asumir un rol decisor en las inversiones públicas que se ejecutan en el marco de procesos locales participativos. Las decisiones para la participación emergen de las reuniones de barrio y en algunos casos de reuniones de carácter informal. Muchas de estas reuniones se llevan a cabo mediante la estrategia organizacional de ir “puerta por puerta”, práctica que desarrollan desde sus orígenes como organización social, aproximadamente en la década de los años ochenta del siglo pasado. Sin embargo, para nuestra investigación se obtuvo como resultado que la prueba de Ch2 el resultado del valor de sig. (Valor critico observado) $0,003 < 0,05$ con lo que validamos nuestra hipótesis alterna que sugiere que “La gestión efectiva de la descentralización optimizara significativamente la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de Mi Perú”, convirtiéndola en alterna y validándola.

Hipótesis específica N° 1

Para la hipótesis “El nivel de información que poseen los pobladores del distrito de Mi Perú sobre la gestión, de la descentralización Influye significativamente en la infraestructura vial.” se tomó como referencia la tesis de Lazo (2015) en su investigación “El Ordenamiento Territorial, un Instrumento de mejora de la calidad de vida de los ciudadanos”. Es por eso

los cambios, donde el incremento de la desertificación, el calentamiento global, el cambio climático y el crecimiento urbano desordenado han puesto en agenda la necesidad de intervenir en el territorio teniendo una visión global del mismo. La importancia del Ordenamiento territorial reside en la organización del territorio tomando en cuenta sus potencialidades y poder planificar ciudades sostenibles que sean capaces de adaptarse a los constantes cambios climáticos. Se analizan las políticas de ordenamiento territorial regional, tomando como referencia países latinoamericanos con ciudades modelo de sostenibilidad de países, considerando los casos de Brasil y de Colombia. Sin embargo, para nuestra investigación se obtuvo como resultado que la prueba de Ch2 el resultado del valor de sig. (Valor critico observado) $0,012 < 0,05$ con lo que validamos nuestra hipótesis alterna que sugiere que “El nivel de información que poseen los pobladores del distrito de Mi Perú sobre la gestión, de la descentralización Influye significativamente en la infraestructura vial”, convirtiéndola en alterna y validándola.

Hipótesis específica N° 2

Para la hipótesis “El nivel de compromiso en la transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada influye positivamente sobre la infraestructura vial que desean los pobladores del distrito de Mi Perú”, se tomó como referencia la tesis de Mondragón (2013) “Elaboración de escenarios de prospectiva para asentamientos humanos urbanos y rurales aplicado al municipio de tela, honduras” donde las características

peculiares de las políticas de suelo de Centroamérica, la tenencia de la tierra que conforman sus territorios, los condicionantes de desarrollo urbano, su demografía, sus actividades económicas, infraestructurales y demás actores que intervienen en la ordenación del territorio exige de una metodología que proporcione un instrumento de ayuda en la toma de decisiones. En este sentido, se presenta una metodología, aplicada al municipio de Tela, situado al norte de Honduras, que facilita la elaboración de escenarios de prospectiva para asentamientos humanos, en suelos urbano y rural, con el fin de poder planificar su crecimiento con garantías de bienestar. Ello nos ayudará a comprender cómo las acciones que hoy tomamos pueden influir en el futuro de los territorios. Para nuestra investigación se obtuvo como resultado que la prueba de Ch2 el resultado del valor de sig. (Valor critico observado) $0,012 < 0,05$ con lo que validamos nuestra hipótesis alterna que sugiere que “El nivel de compromiso en la transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada influye positivamente sobre la infraestructura vial que desean los pobladores del distrito de Mi Perú”, convirtiéndola en alterna y validándola.

Hipótesis específica N° 3

Para la hipótesis “La descentralización económica influye significativamente sobre la interconexión vial que los pobladores del distrito de Mi Perú demandan” tomo, como referencia la tesis de Castro (2011) es por eso que cerca de mil millones de personas en el mundo solo pueden encontrar vivienda en barrios informales, los cuales están

emergiendo en los países en desarrollo, como una forma dominante de asentamiento. (Onu-Habitat, 2006). En Latinoamérica desde 1980 se multiplicaron los programas de regularización de los asentamientos humanos de hecho, aplicándose en al menos 12 ciudades latinas. En Ecuador, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito ha utilizado dos modelos de gestión para regularizar barrios informales desde el año 2001. Este trabajo analiza ambos y demuestra que el utilizado desde el 2010 trajo mejores resultados. Se observaron fuentes primarias y secundarias; así, se entrevistó a actores claves, se realizó estudio de casos y se revisó documentación histórica y vigente a la fecha de elaboración de la investigación. El análisis en detalle de los procedimientos utilizados para regularizar barrios informales, busca instar a los gobiernos locales del país a tomar lo positivo como camino ya construido y a superar los obstáculos detectados, en miras de incorporar programas de regularización de barrios que no sean únicamente curativos, sino que permitan: lograr la tenencia y seguridad jurídica del predio; el acceso a servicios de la comunidad beneficiada, y principalmente la integración socioeconómica de los habitantes a la estructura urbana. Para nuestra investigación se obtuvo como resultado que la prueba de Ch2 el resultado del valor de sig. (Valor critico observado) $0,000 < 0,05$ con lo que validamos nuestra hipótesis alterna que sugiere que “La descentralización económica influye significativamente sobre la interconexión vial que los pobladores del distrito de Mi Perú demandan”, convirtiéndola en alterna y validándola.

5.2. Contrastación de hipótesis

5.2.1. Hipótesis general

1º Planteamiento de hipótesis:

H⁰: La gestión efectiva de la descentralización no optimizara significativamente la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de Mi Perú

H^G: La gestión efectiva de la descentralización optimizara significativamente la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de Mi Perú

2º Niveles de significación:

$\alpha = 0.05$ (con 95% de confianza)

3º Estadístico de prueba:

r de Ch2

Dónde:

En términos generales diremos que:

Si $|r|$ (Correlación de Ch2) $< 0,95$ la asociación no se cumple.

Si $|r|$ (Correlación de Ch2) $> 0,95$ la asociación se cumple.

4° Comparar

Para n-2 grados de libertad

$$T > T_{\alpha/2, K} \text{ se rechazado}$$

$$T > T_{\alpha/2, K} \text{ se aceptado}$$

Dónde:

$$T = t \text{ calculado}$$

$$T_{\alpha/2, K} = t \text{ de table con } \alpha=0.05 \text{ y } k \text{ grados de libertad}$$

Resultados:

Tabla 1 – gestión de la descentralización* interconexión vial

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	35,858 ^a	16	,003
Razón de verosimilitudes	34,169	16	,005
Asociación lineal por lineal	2,396	1	,122
N de casos válidos	382		

Interpretación:

Como el valor de sig. (Valor critico observado) $0,003 < 0,05$ rechazamos la hipótesis nula, con lo que validamos nuestra hipótesis alterna que sugiere que “La gestión efectiva de la descentralización optimizara significativamente la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de Mi Perú”, convirtiéndola en alterna y validándola.

5.2.2. Hipótesis específica N° 1

1° Planteamiento de hipótesis:

H⁰: El nivel de información que poseen los pobladores del distrito de Mi Perú sobre la gestión de la descentralización no influye significativamente en la infraestructura vial

H¹: El nivel de información que poseen los pobladores del distrito de Mi Perú sobre la gestión de la descentralización influye significativamente en la infraestructura vial.

2° Niveles de significación:

$\alpha = 0.05$ (con 95% de confianza)

3° Estadístico de prueba:

r de Ch2

Dónde:

En términos generales diremos que:

- Si $|r|$ (Correlación de Ch2) $< 0,95$ la asociación no se cumple.
- Si $|r|$ (Correlación de Ch2) $> 0,95$ la asociación se cumple.

4° Comparar

Para n-2 grados de libertad

$$T > T_{\alpha/2, K} \text{ se rechazado}$$

$$T > T_{\alpha/2, K} \text{ se aceptado}$$

Dónde:

$$T = t \text{ calculado}$$

$$T_{\alpha/2, K} = t \text{ de table con } \alpha=0.05 \text{ y } k \text{ grados de libertad}$$

Tabla 2 - percepción * interconexión vial

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	31,469 ^a	16	,012
Razón de verosimilitudes	27,853	16	,033
Asociación lineal por lineal	7,998	1	,005
N de casos válidos	382		

Como el valor de sig. (Valor critico observado) $0,012 < 0,05$ rechazamos la hipótesis nula, con lo que validamos nuestra hipótesis alterna que sugiere que “El nivel de información que poseen los pobladores del distrito de Mi Perú sobre la gestión, de la descentralización Influye significativamente en la infraestructura vial.”, convirtiéndola en alterna y validándola.

Hipótesis específica N° 2

1° Planteamiento de hipótesis:

H⁰: El nivel de compromiso en la transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada no influye positivamente sobre la infraestructura vial que desean los pobladores del distrito de Mi Perú.

H²: El nivel de compromiso en la transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada influye positivamente sobre la infraestructura vial que desean los pobladores del distrito de Mi Perú.

2° Niveles de significación:

$\alpha = 0.05$ (con 95% de confianza)

3° Estadístico de prueba:

r de Ch2

Dónde:

En términos generales diremos que:

- Si $|r|$ (Correlación de Ch2) $< 0,95$ la asociación no se cumple.
- Si $|r|$ (Correlación de Ch2) $> 0,95$ la asociación se cumple.

4° Comparar

Para n-2 grados de libertad

$$T > T_{\alpha/2, K} \text{ se rechazado}$$

$$T > T_{\alpha/2, K} \text{ se acepta}$$

Dónde:

$$T = t \text{ calculado}$$

$$T_{\alpha/2, K} = t \text{ de table con } \alpha=0.05 \text{ y } k \text{ grados de libertad}$$

Tabla 3 - responsabilidad social * interconexión vial

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	31,399 ^a	16	,012
Razón de verosimilitudes	28,782	16	,025
Asociación lineal por lineal	4,129	1	,042
N de casos válidos	382		

Como el valor de sig. (Valor crítico observado) $0,012 < 0,05$ rechazamos la hipótesis nula, con lo que validamos nuestra hipótesis alterna que sugiere que “El nivel de compromiso en la transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada influye positivamente sobre la infraestructura vial que desean los pobladores del distrito de Mi Perú.”, convirtiéndola en alterna y validándola.

Hipótesis específica N° 3

1° Planteamiento de hipótesis:

H⁰: La descentralización económica influye significativamente sobre la interconexión vial que los pobladores del distrito de Mi Perú demandan.

H³: La descentralización económica no influye significativamente sobre la interconexión vial que los pobladores del distrito de Mi Perú demandan.

2° Niveles de significación:

$\alpha = 0.05$ (con 95% de confianza)

3° Estadístico de prueba:

r de Ch2

Dónde:

En términos generales diremos que:

- Si $|r|$ (Correlación de Ch2) $< 0,95$ la asociación no se cumple.
- Si $|r|$ (Correlación de Ch2) $> 0,95$ la asociación se cumple.

4° Comparar

Para n-2 grados de libertad

$T > T_{\alpha/2, K}$ se rechazado

$$T > T_{\alpha/2, K} \text{ se aceptado}$$

Dónde:

$$T = t \text{ calculado}$$

$$T_{\alpha/2, K} = t \text{ de table con } \alpha=0.05 \text{ y } k \text{ grados de libertad}$$

Tabla 4 –control gubernamental* interconexión vial

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	43,097 ^a	16	,000
Razón de verosimilitudes	28,889	16	,025
Asociación lineal por lineal	2,509	1	,113
N de casos válidos	382		

Interpretación

Como el valor de sig. (Valor critico observado) $0,000 < 0,05$ rechazamos la hipótesis nula, con lo que validamos nuestra hipótesis alterna que sugiere que “La descentralización económica influye significativamente sobre la interconexión vial que los pobladores del distrito de Mi Perú demandan”, convirtiéndola en alterna y validándola.

5.3. Presentación de resultados

Desarrollo descriptivo por variables y dimensiones

Tabla 5 pregunta 1 – ¿Tiene conocimiento de la definición de la gestión de la descentralización?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	171	44,8	44,8	44,8
De acuerdo	85	22,3	22,3	67,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	37	9,7	9,7	76,7
Válidos En desacuerdo	46	12,0	12,0	88,7
Totalmente desacuerdo	43	11,3	11,3	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

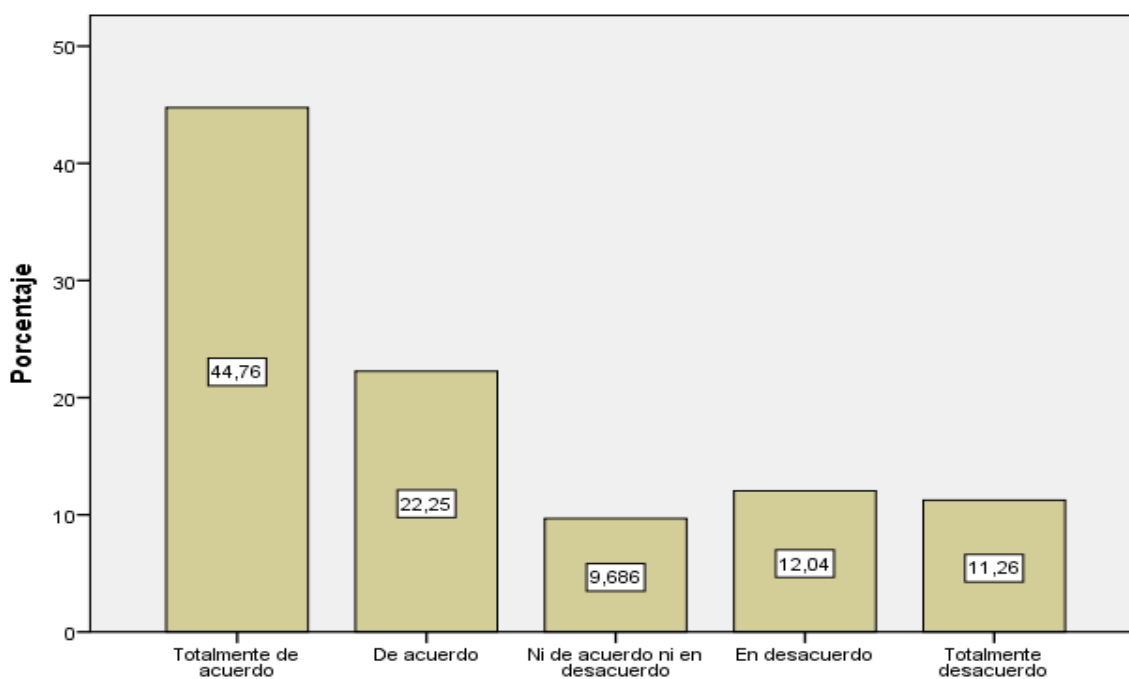


Figura 1 - ¿Tiene conocimiento de la definición de la descentralización?

Los resultados en relación a “Tiene conocimiento de la definición de la descentralización”, según se observa en los resultados, el 44,8% de frecuencia se ubica en la categoría en totalmente de acuerdo, el 22,3% se encuentra de acuerdo, el 12,0% en desacuerdo, un 11,3% se encuentran totalmente en desacuerdo y solo el 9.7% no se encuentran ni de acuerdo ni en desacuerdo.

Tabla 6 pregunta 2 – ¿cree usted que Existe relación entre autonomía y descentralización?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	156	40,8	40,8	40,8
De acuerdo	48	12,6	12,6	53,4
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	46	12,0	12,0	65,4
En desacuerdo	53	13,9	13,9	79,3
Totalmente desacuerdo	79	20,7	20,7	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

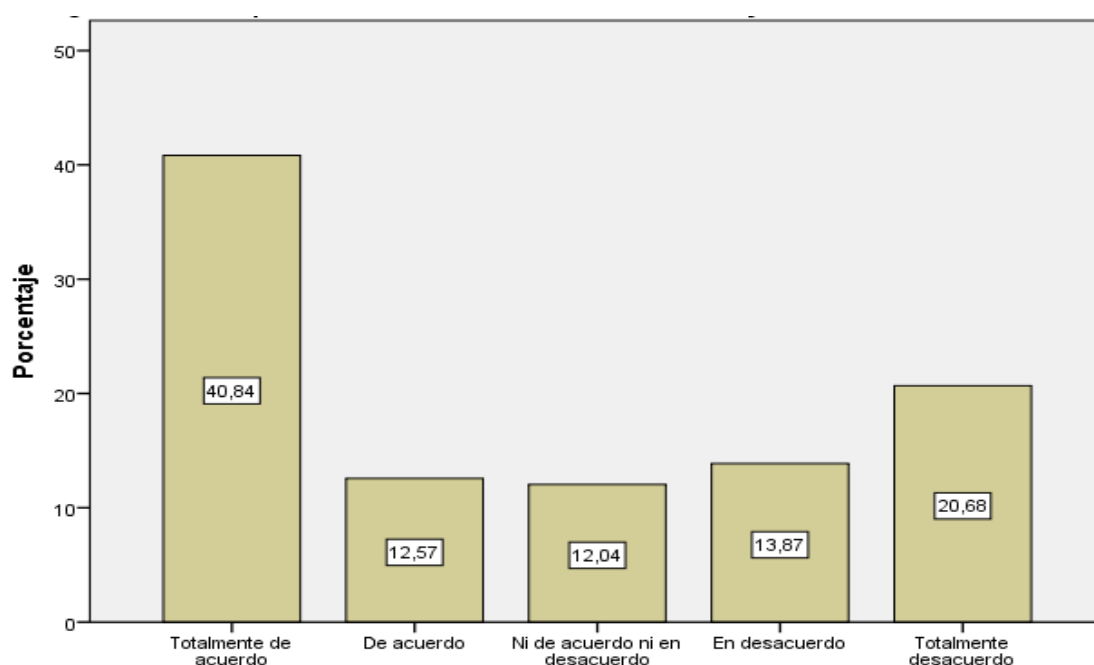


Figura 2- ¿Cree usted que Existe relación entre Autonomía y Descentralización?

En relación a “Existe relación entre autonomía y descentralización”, según se observa en los resultados, el 40,8% están totalmente de acuerdo, el 12,6% están de acuerdo, un 12,0% no se encuentran ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 13,9% están desacuerdo y solo el 20,7% totalmente desacuerdo.

Tabla 7 pregunta 3- ¿cree usted que la descentralización fortalece a su distrito?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	173	45,3	45,3	45,3
De acuerdo	86	22,5	22,5	67,8
Ni de acuerdo ni en Válidos desacuerdo	36	9,4	9,4	77,2
En desacuerdo	44	11,5	11,5	88,7
Totalmente desacuerdo	43	11,3	11,3	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

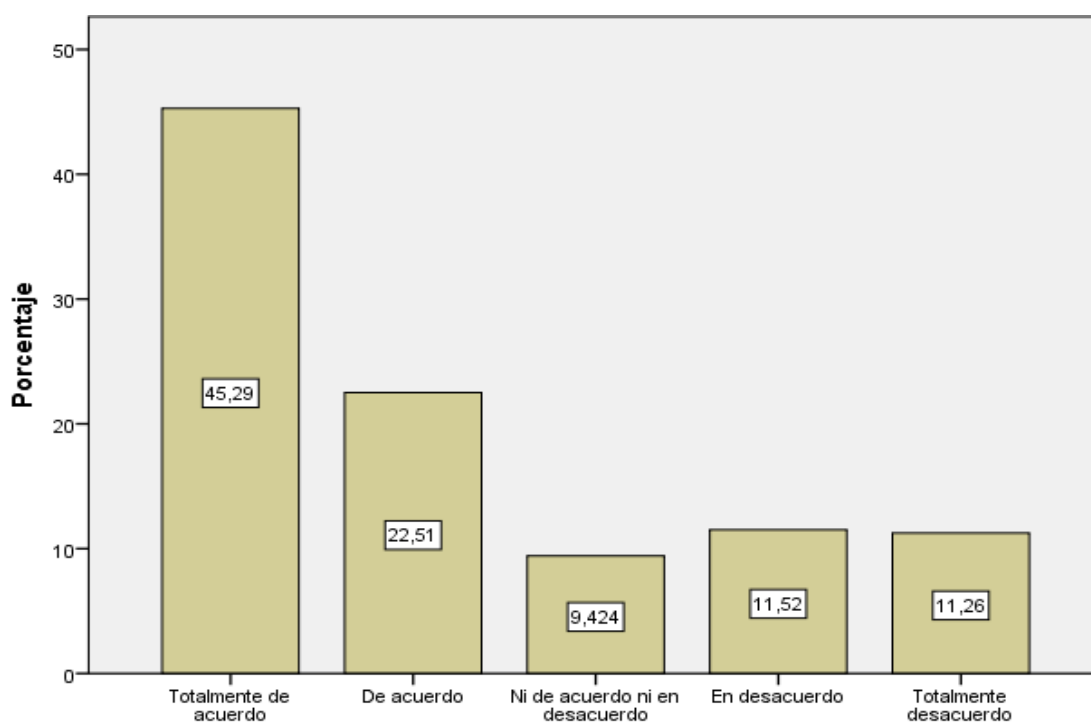


Figura 3 - ¿Cree usted que la descentralización fortalece a su distrito?

Según el resultado observado en cuanto a “cree usted que la descentralización fortalece a su distrito”, según se observa en los resultados, el 45,3% están totalmente de acuerdo, el 22,5% están de acuerdo, un 9,4% no están ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 11,5% se encuentran en desacuerdo, y el 11,3% están totalmente desacuerdo.

Tabla 8 pregunta 4 – ¿Cree usted que la descentralización genera mejoras en las Políticas Publicas?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	232	60,7	60,7	60,7
De acuerdo	44	11,5	11,5	72,3
Ni de acuerdo ni en Válidos desacuerdo	29	7,6	7,6	79,8
En desacuerdo	54	14,1	14,1	94,0
Totalmente desacuerdo	23	6,0	6,0	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

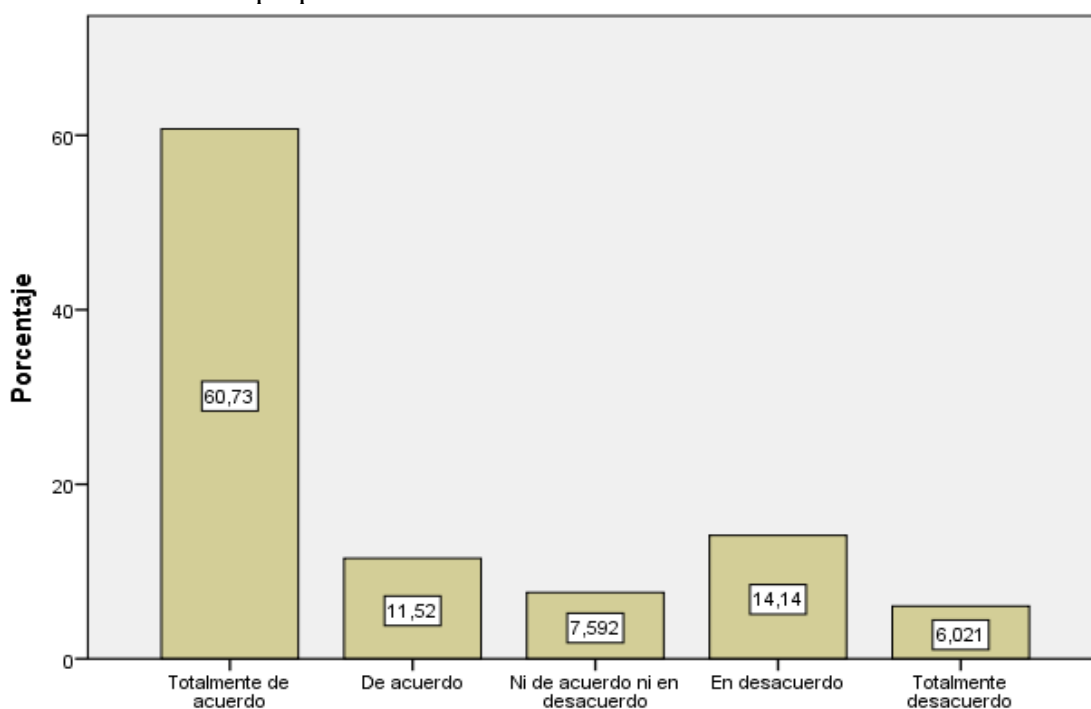


Figura 4 - ¿Cree usted que la descentralización genera mejoras en las Políticas Publicas?

En relación a la interrogante “Cree usted que la descentralización genera mejoras en las Políticas Públicas”, según se observa en los resultados, el 60.7% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 11,5% se encuentra de acuerdo, el 7,6% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 9.1% desacuerdo y solo el 6,0% restante totalmente desacuerdo.

Tabla 9 pregunta 5 - ¿Cree usted que al Estado le interesa el bienestar de su comunidad?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	223	58,4	58,4	58,4
De acuerdo	54	14,1	14,1	72,5
Ni de acuerdo ni en Válidos desacuerdo	36	9,4	9,4	81,9
En desacuerdo	56	14,7	14,7	96,6
Totalmente desacuerdo	13	3,4	3,4	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

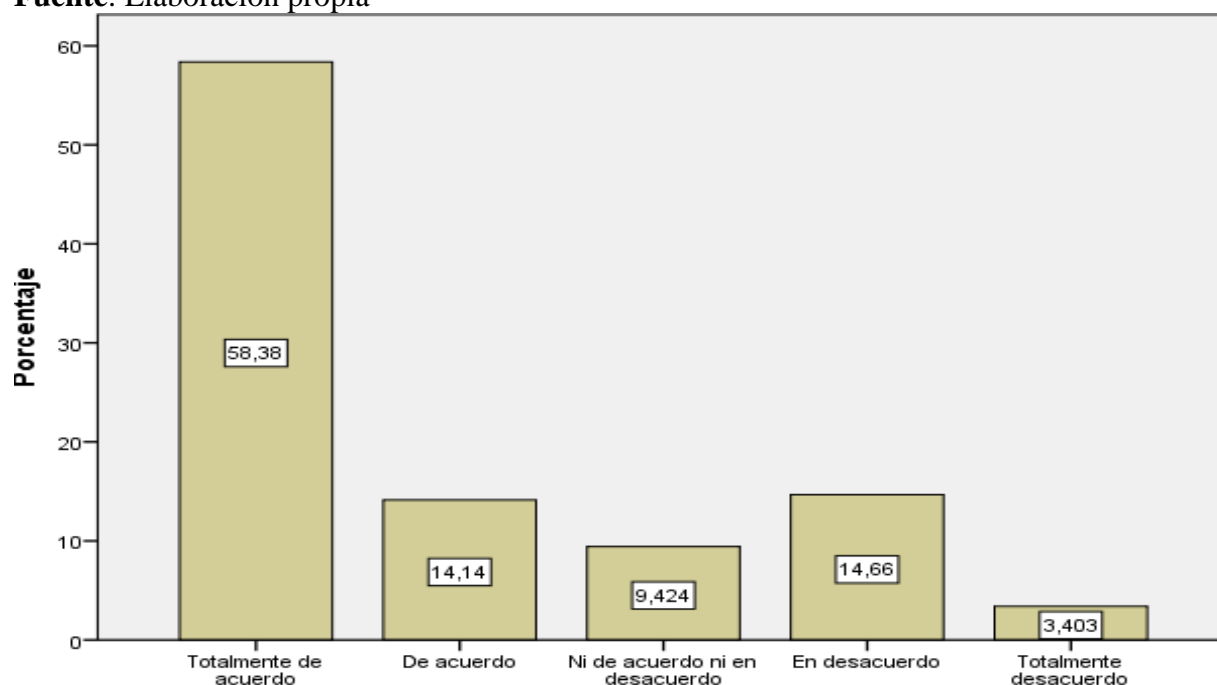


Figura 5 - ¿Cree usted que al Estado le interesa el bienestar de su comunidad?

En relación a la interrogante “Cree usted que al Estado le interesa el bienestar de su comunidad”, según se observa en los resultados, el 58,4% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 14,1% se encuentra de acuerdo, el 9,4% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 14,7% desacuerdo y solo el 3,4% restante totalmente desacuerdo.

Tabla 10 pregunta 6- ¿cree usted que los dirigentes deben de recibir capacitaciones una vez elegidos?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	230	60,2	60,2	60,2
De acuerdo	48	12,6	12,6	72,8
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	17	4,5	4,5	77,2
En desacuerdo	27	7,1	7,1	84,3
Totalmente desacuerdo	60	15,7	15,7	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

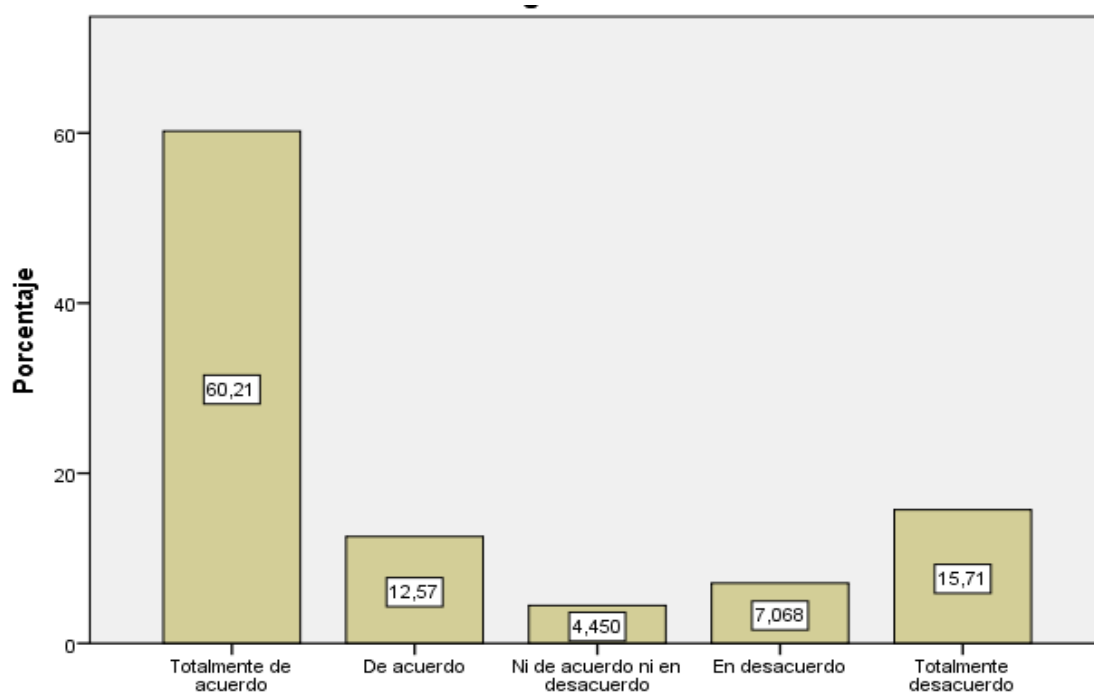


Figura 6 – ¿Cree usted que los dirigentes deben de recibir capacitaciones una vez elegidos?

En relación a la interrogante Cree usted que los dirigentes deben de recibir capacitaciones una vez elegidos, según se observa en los resultados, el 60,2% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 12,6% se encuentra de acuerdo, el 4,5% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 7,1% desacuerdo y solo el 15,7% restante totalmente desacuerdo.

Tabla 11 pregunta 7 – ¿Se informa usted de las personas que eligen para que la represente en su comunidad?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	176	46,1	46,1	46,1
De acuerdo	122	31,9	31,9	78,0
Ni de acuerdo ni en Válidos desacuerdo	30	7,9	7,9	85,9
En desacuerdo	18	4,7	4,7	90,6
Totalmente desacuerdo	36	9,4	9,4	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

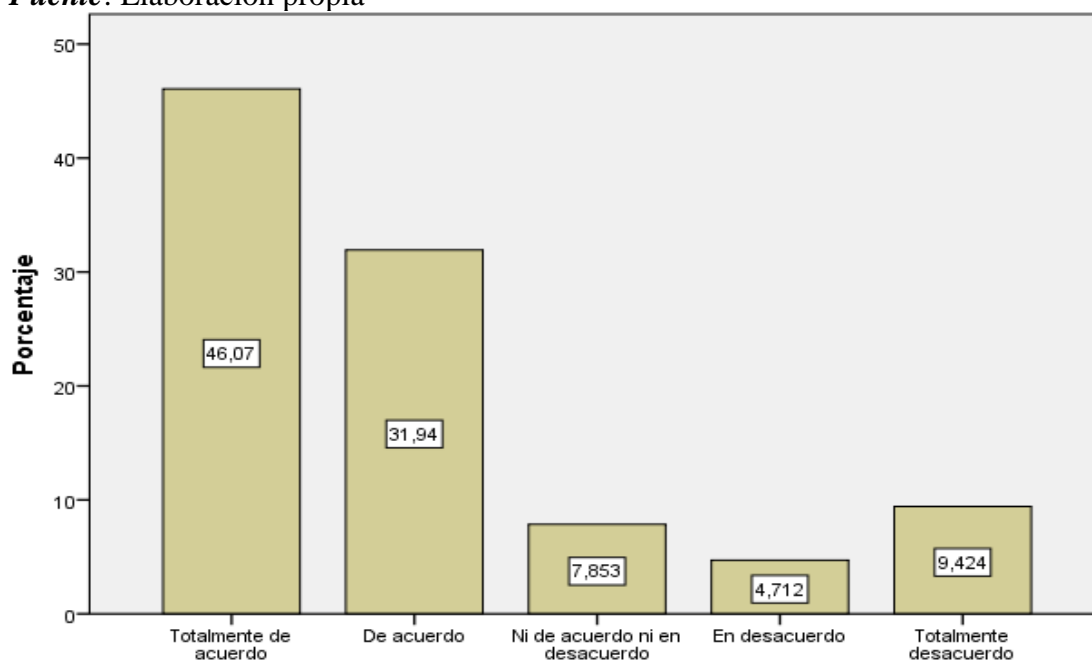


Figura 7 – ¿Se informa usted de las personas que eligen para que la represente en su comunidad?

En relación a la interrogante “Se informa usted de las personas que eligen para que la represente en su comunidad”, según se observa en los resultados, el 46,1% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 31,9% se encuentra de acuerdo, el 7,9% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 4,7% desacuerdo y solo el 9,4% restante totalmente desacuerdo.

Tabla 12 pregunta 8 – ¿Cree usted que las Autoridades se establecen metas y objetivos?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	235	61,5	61,5	61,5
De acuerdo	95	24,9	24,9	86,4
Ni de acuerdo ni en Válidos desacuerdo	19	5,0	5,0	91,4
En desacuerdo	17	4,5	4,5	95,8
Totalmente desacuerdo	16	4,2	4,2	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

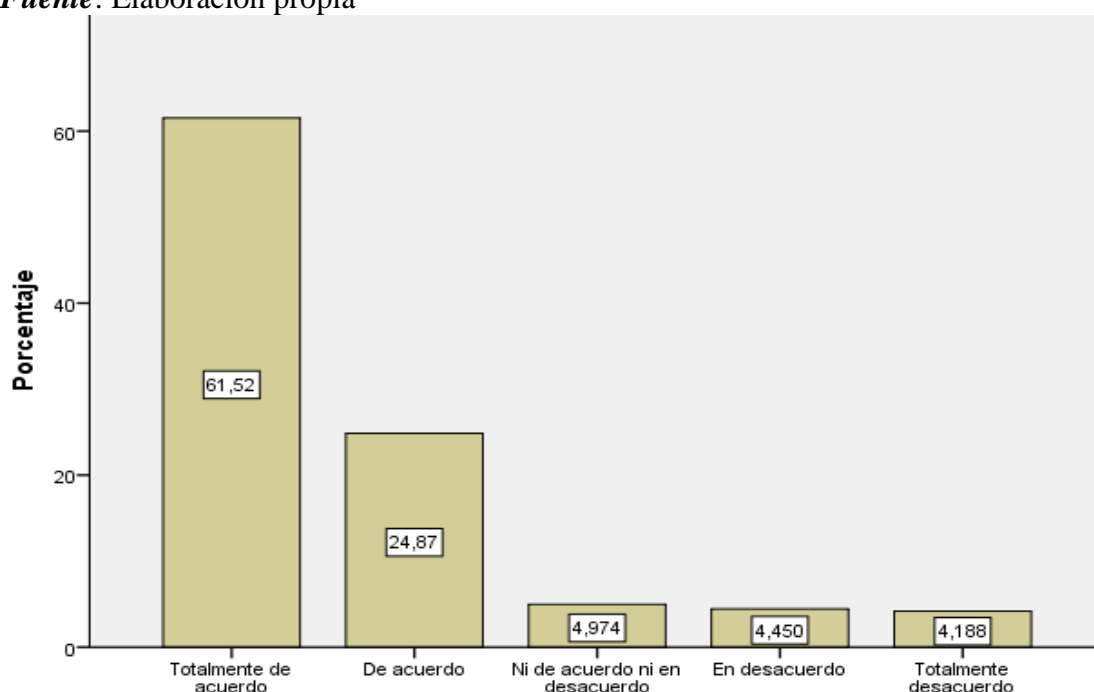


Figura 8 - ¿Cree usted que las Autoridades se establecen metas y objetivos?

En cuanto a la variable “Cree usted que las Autoridades se establecen metas y objetivos”, según se observa en los resultados, el 61,5% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 24,9% se encuentra de acuerdo, el 5,0% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 4,5% desacuerdo y solo el 4,2% restante totalmente desacuerdo.

Tabla 13 pregunta 9 – ¿Cree usted que es apropiada la supervisión que el Estado ejerce en la ejecución de obras?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	257	67,3	67,3	67,3
De acuerdo	54	14,1	14,1	81,4
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	49	12,8	12,8	94,2
En desacuerdo	10	2,6	2,6	96,9
Totalmente desacuerdo	12	3,1	3,1	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

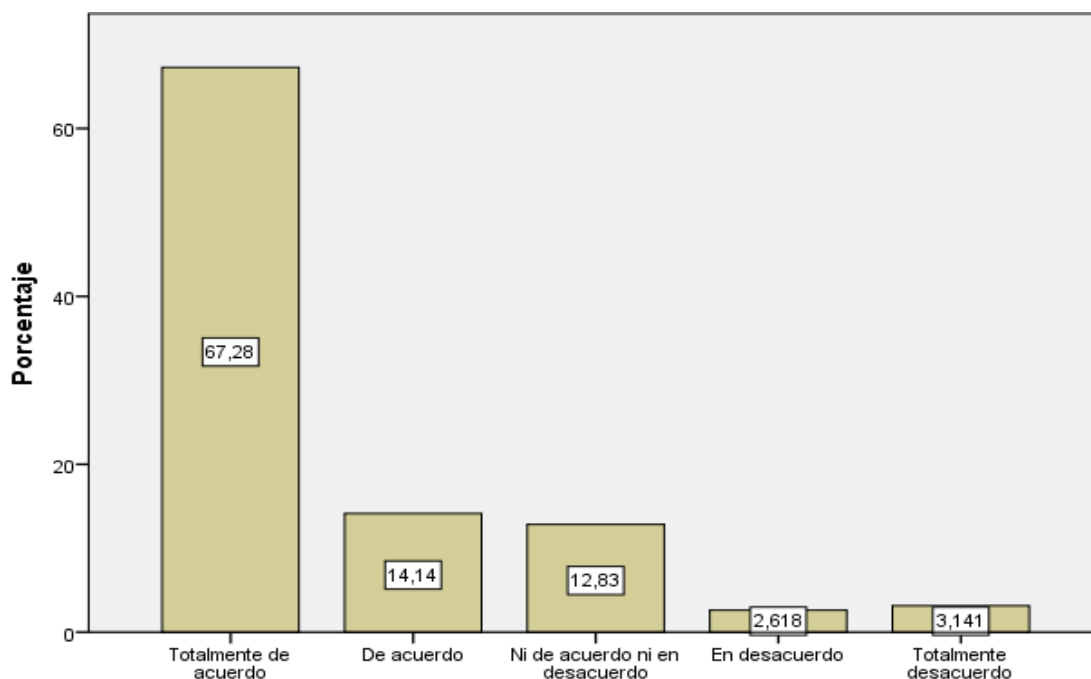


Figura 9 - ¿Cree usted que es apropiada la supervisión que el Estado ejerce en la ejecución de obras?

En cuanto a la variable “Cree usted que es apropiada la supervisión que el Estado ejerce en la ejecución de obras”, según se observa en los resultados, el 67,3% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 14,1% se encuentra de acuerdo, el 12,8% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 2,6 % desacuerdo y solo el 3,1% restante totalmente desacuerdo.

Tabla 14 pregunta 10 – ¿Cree usted que existe un mecanismo establecido para comunicar la importancia de los controles?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	247	64,7	64,7	64,7
De acuerdo	60	15,7	15,7	80,4
Ni de acuerdo ni en Válidos desacuerdo	56	14,7	14,7	95,0
En desacuerdo	11	2,9	2,9	97,9
Totalmente desacuerdo	8	2,1	2,1	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

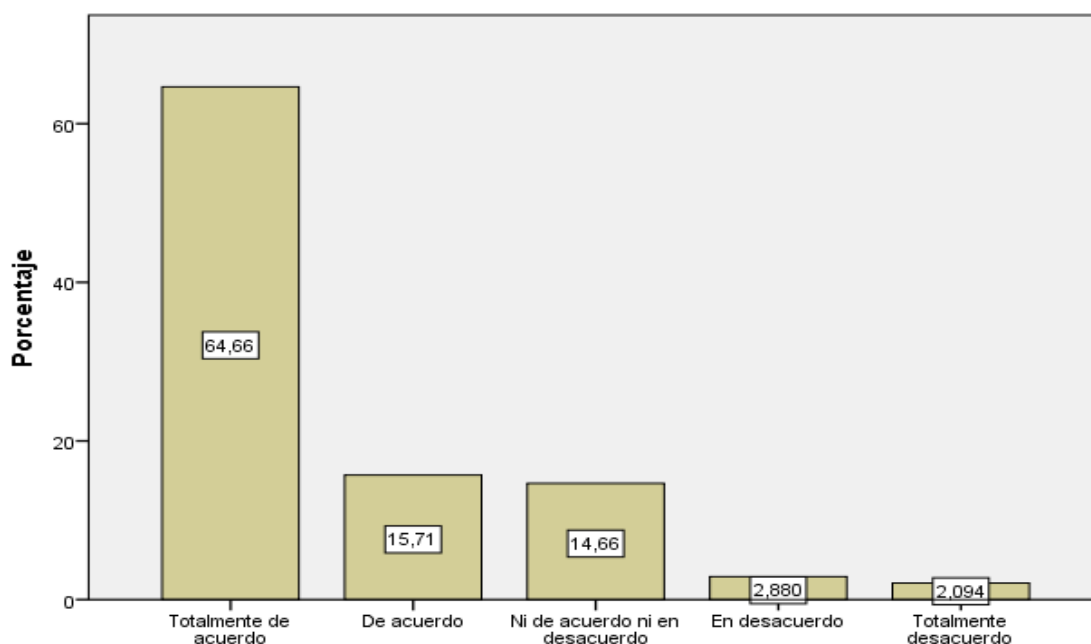


Figura 10 - ¿Cree usted que existe un mecanismo establecido para comunicar la importancia de los controles?

En cuanto a la variable “Cree usted que existe un mecanismo establecido para comunicar la importancia de los controles”, según se observa en los resultados, el 64,7% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 15,7% se encuentra de acuerdo, el 14,7% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 2,9 % desacuerdo y solo el 2,1% restante totalmente desacuerdo.

Tabla 15 pregunta 11 – ¿Usted cree que el Estado corrige oportunamente las deficiencias identificadas en el control?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	242	63,4	63,4	63,4
De acuerdo	77	20,2	20,2	83,5
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	17	4,5	4,5	88,0
En desacuerdo	16	4,2	4,2	92,1
Totalmente desacuerdo	30	7,9	7,9	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

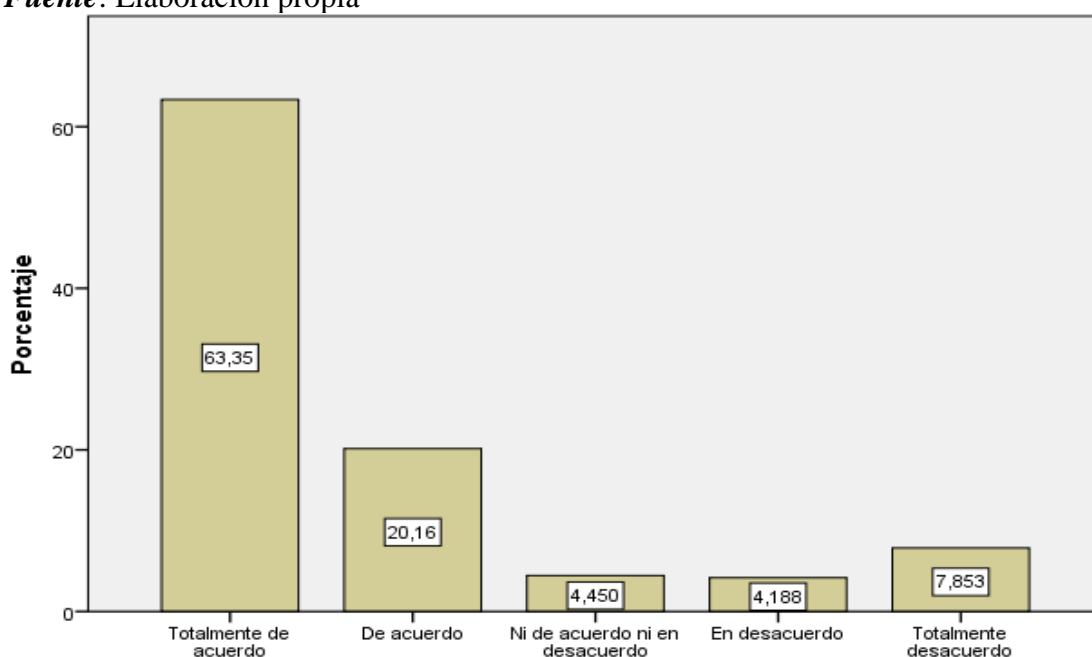


Figura 11 - ¿Usted cree que el Estado corrige oportunamente las deficiencias identificadas en el control?

En cuanto a la variable “Usted cree que el Estado corrige oportunamente las deficiencias identificadas en el control”, según se observa en los resultados, el 64,3% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 20,2% se encuentra de acuerdo, el 4,5% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 4,2 % desacuerdo y solo el 7,9% restante totalmente desacuerdo.

Tabla 16 pregunta 12 – ¿Cree usted que su Institución aplica una adecuada atención al control interno?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	260	68,1	68,1	68,1
De acuerdo	99	25,9	25,9	94,0
Ni de acuerdo ni en Válidos desacuerdo	6	1,6	1,6	95,5
En desacuerdo	11	2,9	2,9	98,4
Totalmente desacuerdo	6	1,6	1,6	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

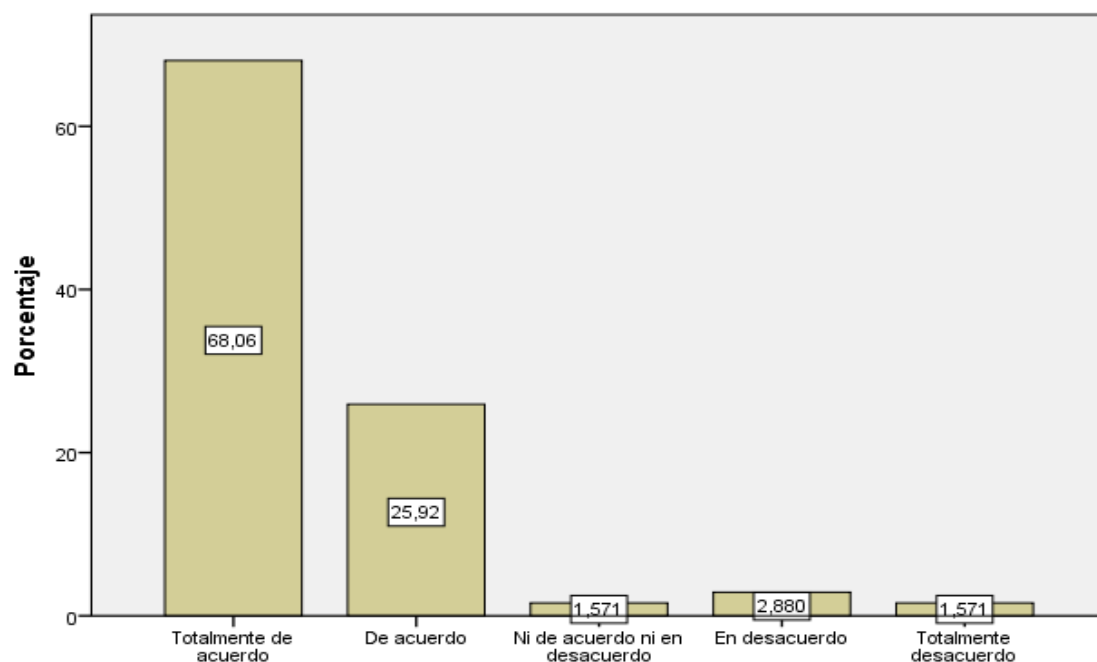


Figura 12 - ¿Cree usted que su Institución aplica una adecuada atención al control interno?

En cuanto a la variable “Cree usted que su Institución aplica una adecuada atención al control interno”, según se observa en los resultados, el 68,1% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 25,9% se encuentra de acuerdo, el 1,6% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 2,9 % desacuerdo y solo el 1,6% restante totalmente desacuerdo.

Tabla 17 pregunta 13– ¿Cree usted que sus autoridades priorizan el financiamiento de pistas y veredas en su localidad?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	178	46,6	46,6	46,6
De acuerdo	124	32,5	32,5	79,1
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	29	7,6	7,6	86,6
En desacuerdo	29	7,6	7,6	94,2
Totalmente desacuerdo	22	5,8	5,8	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

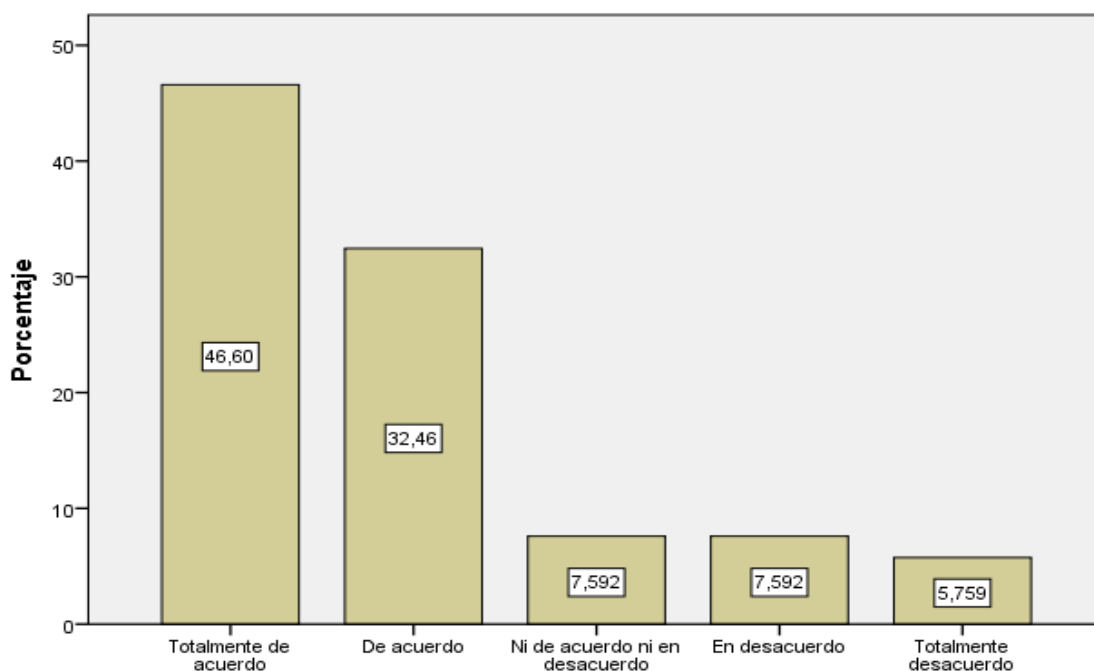


Figura 13 - ¿Cree usted que sus autoridades priorizan el financiamiento de pistas y veredas en su localidad?

En cuanto a la variable “Cree usted que sus autoridades priorizan el financiamiento de pistas y veredas en su localidad”, según se observa en los resultados, el 46,6% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 32,5% se encuentra de acuerdo, el 7,6% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 7,6 % desacuerdo y solo el 5,8% restante totalmente desacuerdo.

Tabla 18 pregunta 14 – ¿Cree usted que la pavimentación de su localidad contribuye a fortalecer la dinámica de todas las actividades productivas?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	221	57,9	57,9	57,9
De acuerdo	84	22,0	22,0	79,8
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	11	2,9	2,9	82,7
En desacuerdo	43	11,3	11,3	94,0
Totalmente desacuerdo	23	6,0	6,0	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

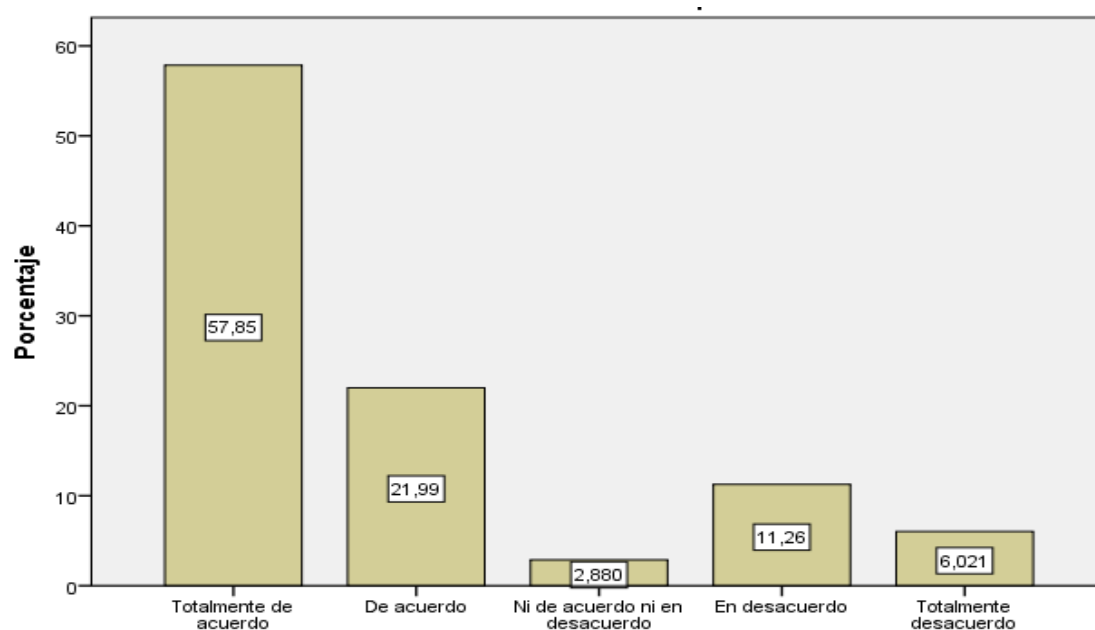


Figura 14 - ¿Cree usted que sus autoridades priorizan el financiamiento de pistas y veredas en su localidad?

En relación a la interrogante “Cree usted que sus autoridades priorizan el financiamiento de pistas y veredas en su localidad”. Según se observa en los resultados, el 57,9% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 22,0% se encuentra de acuerdo, el 2,9% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 11,3% desacuerdo y solo el 6,0% restante totalmente desacuerdo.

Tabla 19 pregunta 15 ¿Cree usted que contar con vías de transporte impacta positivamente en la calidad de vida de las personas?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	218	57,1	57,1	57,1
De acuerdo	80	20,9	20,9	78,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	10	2,6	2,6	80,6
En desacuerdo	54	14,1	14,1	94,8
Totalmente desacuerdo	20	5,2	5,2	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

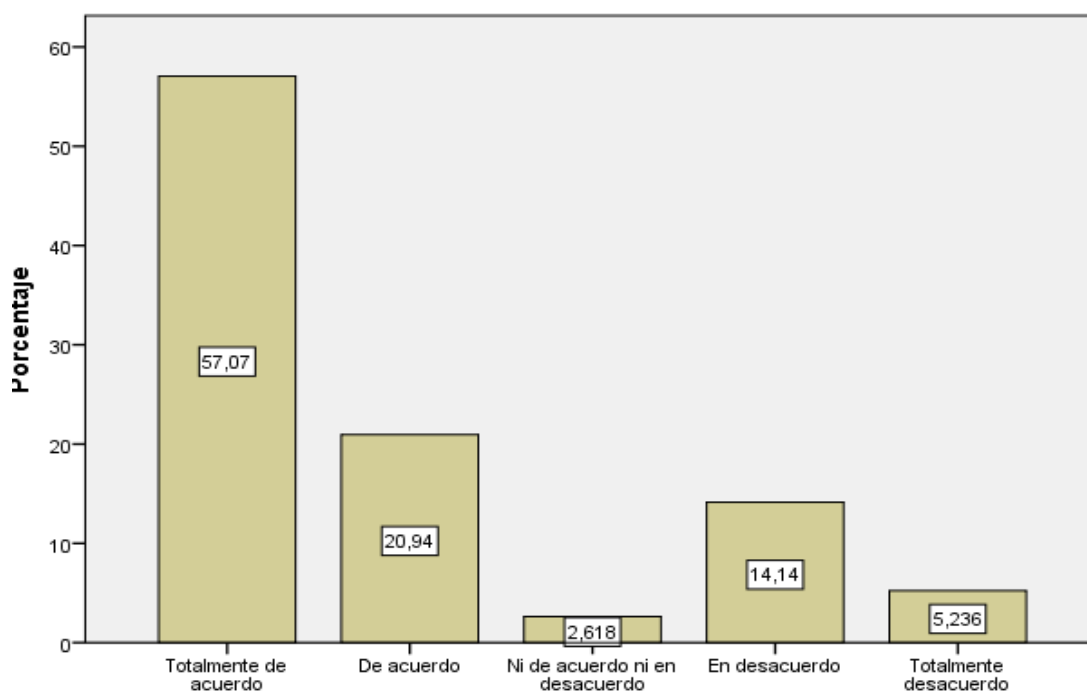


Figura 15- ¿Cree usted que contar con vías de transporte impacta positivamente en la calidad de vida de las personas?

En relación a la interrogante “Cree usted que contar con vías de transporte impacta positivamente en la calidad de vida de las personas. Según se observa en los resultados, el 57,1% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 20,9% se encuentra de acuerdo, el 2,6% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 14,1% desacuerdo y solo el 5,2% restante totalmente desacuerdo

Tabla 20 pregunta 16 - ¿Cree usted que el desarrollo vial nos alinea con la visión sectorial y regional?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	179	46,9	46,9	46,9
De acuerdo	122	31,9	31,9	78,8
Ni de acuerdo ni en	11	2,9	2,9	81,7
desacuerdo				
En desacuerdo	54	14,1	14,1	95,8
Totalmente desacuerdo	16	4,2	4,2	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

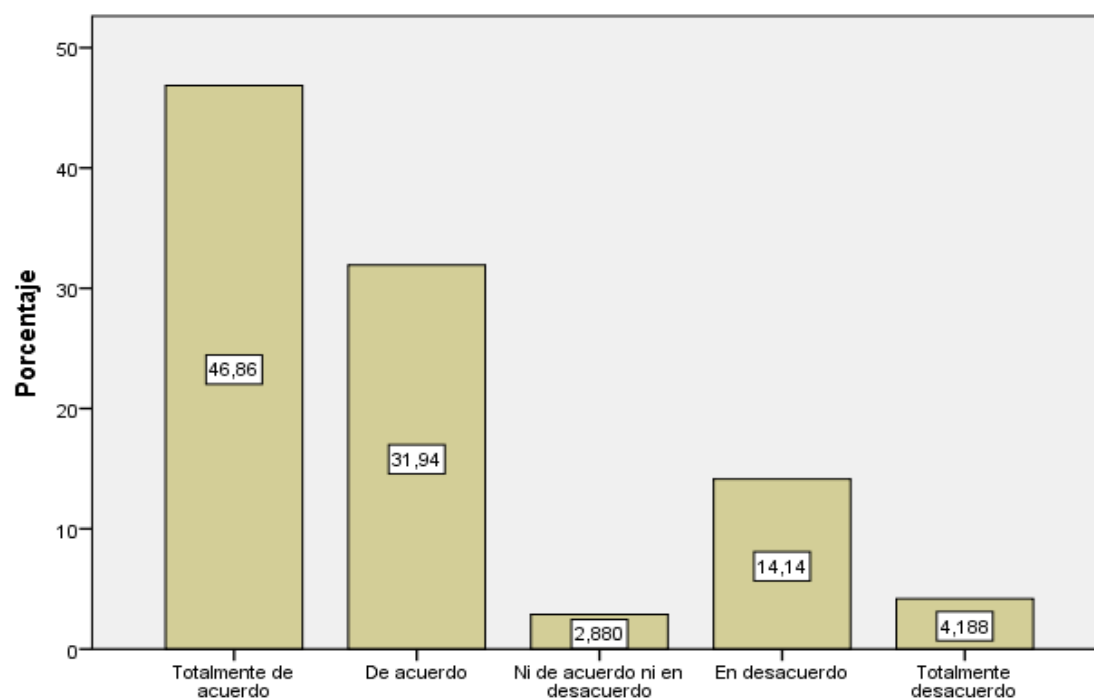


Figura 16 - ¿Cree usted que el desarrollo vial nos alinea con la visión sectorial y regional?

En relación a la interrogante “Cree usted que el desarrollo vial nos alinea con la visión sectorial y regional”. Según se observa en los resultados, el 46,9 % de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 31,9% se encuentra de acuerdo, el 2,9% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 14,1% desacuerdo y solo el 4,2% restante totalmente desacuerdo

Tabla 21 pregunta 17- ¿Cree usted que se debería priorizar la construcción de nuevos tramos viales especialmente aquellos que soportan el sistema de transporte público?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	261	68,3	68,3	68,3
De acuerdo	27	7,1	7,1	75,4
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	46	12,0	12,0	87,4
En desacuerdo	39	10,2	10,2	97,6
Totalmente desacuerdo	9	2,4	2,4	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Válidos

Fuente: Elaboración propia

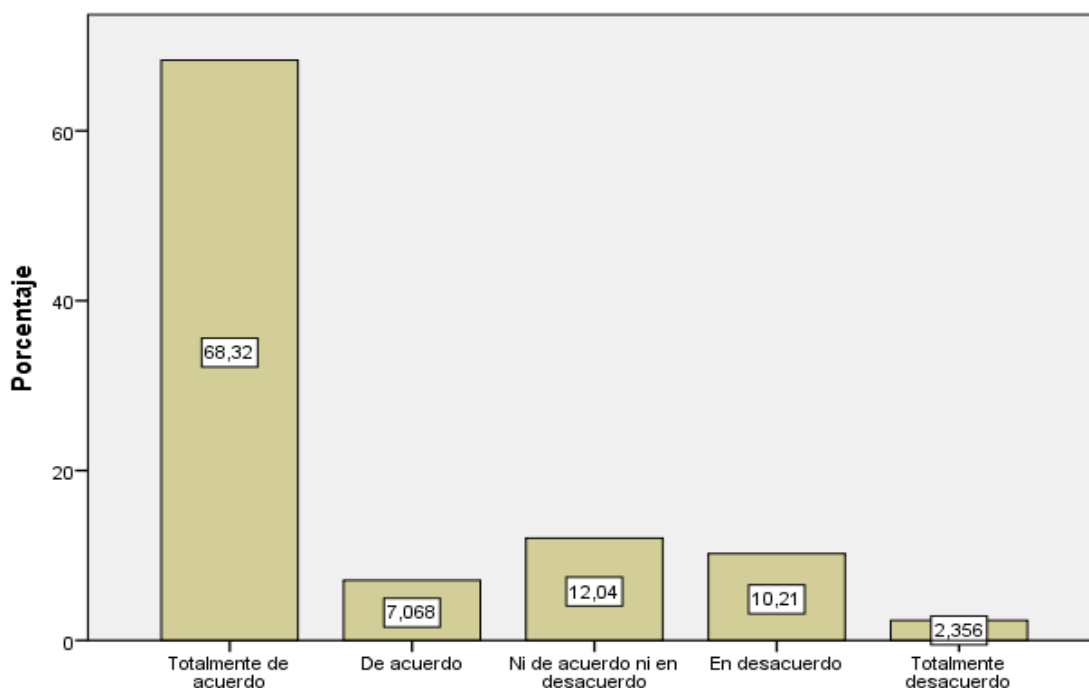


Figura 17- ¿Cree usted que se debería priorizar la construcción de nuevos tramos viales especialmente aquellos que soportan el sistema de transporte público?

En relación a la interrogante. Según se observa en los resultados, el 68,3% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 7,1% se encuentra de acuerdo, el 12,0% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 10,2% desacuerdo y solo el 2,4% restante totalmente desacuerdo

Tabla 22 pregunta 18- ¿considera usted que la infraestructura vial es una herramienta para direccionar el crecimiento sostenible de la población?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	241	63,1	63,1	63,1
De acuerdo	54	14,1	14,1	77,2
Ni de acuerdo ni en	19	5,0	5,0	82,2
Válidos desacuerdo				
En desacuerdo	62	16,2	16,2	98,4
Totalmente desacuerdo	6	1,6	1,6	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

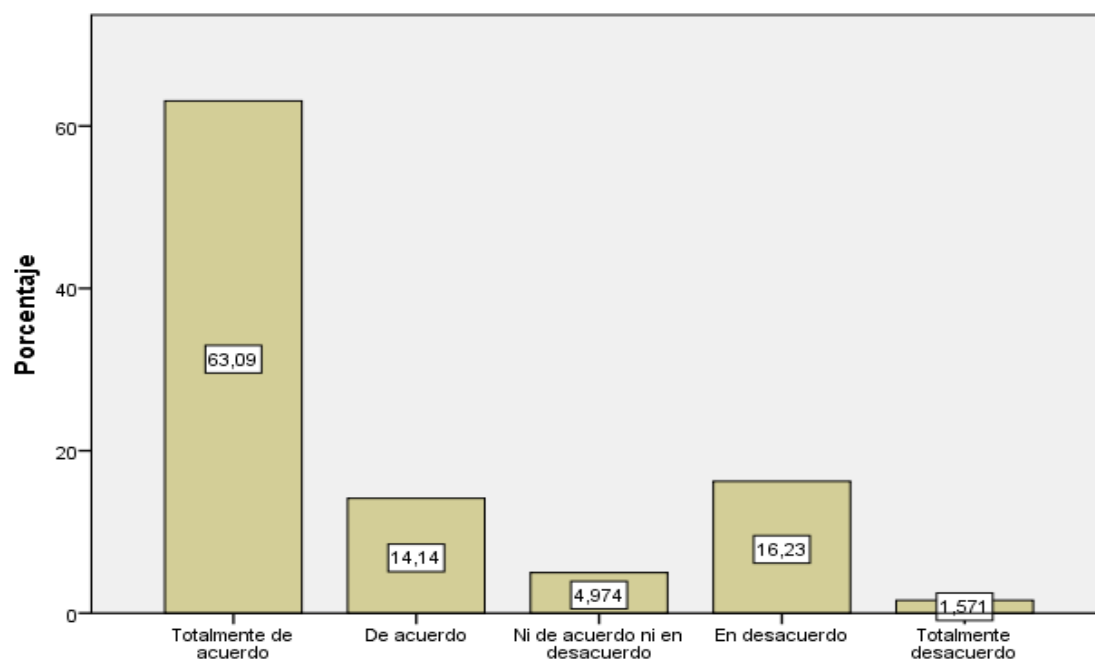


Figura 18- ¿Considera usted que la infraestructura vial es una herramienta para direccionar el crecimiento sostenible de la población?

En relación a la interrogante “Considera usted que la infraestructura vial es una herramienta para direccionar el crecimiento sostenible de la población. Según se observa en los resultados, el 63,1% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 14,1% se encuentra de acuerdo, el 5,0% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 16,2% desacuerdo y solo el 1,6% restante totalmente desacuerdo

Tabla 23 pregunta 19- ¿Cree usted que es necesario establecer nuevas fuentes de financiamiento que permitan garantizar los programas de infraestructura vial que requiere la población?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	305	79,8	79,8	79,8
De acuerdo	41	10,7	10,7	90,6
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	6	1,6	1,6	92,1
En desacuerdo	13	3,4	3,4	95,5
Totalmente desacuerdo	17	4,5	4,5	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

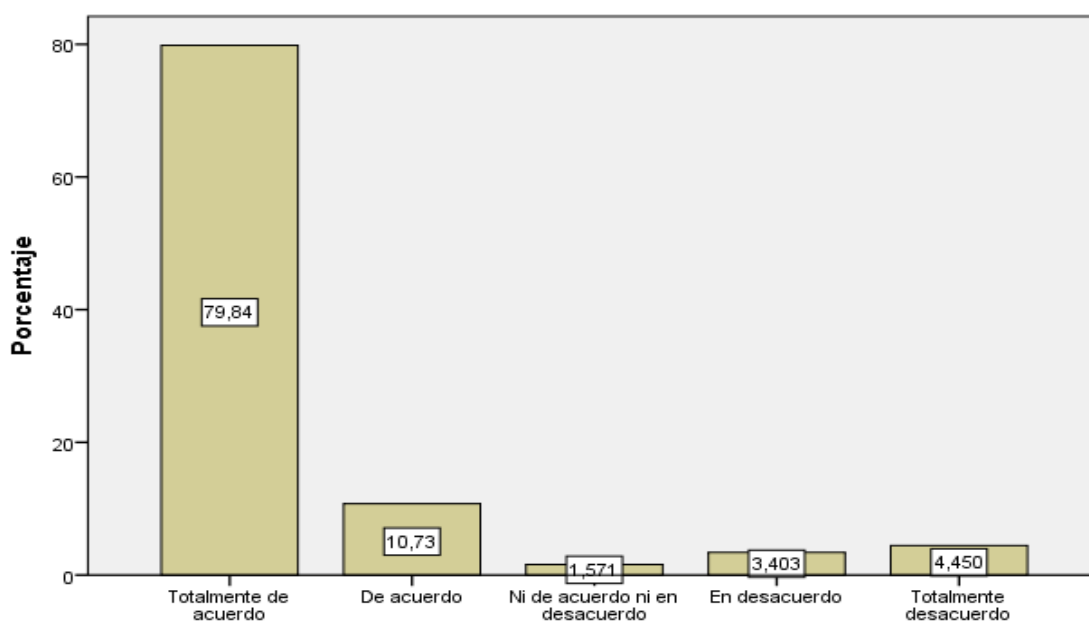


Figura 19- ¿Cree usted que es necesario establecer nuevas fuentes de financiamiento que permitan garantizar los programas de infraestructura vial que requiere la población?

En relación a la interrogante. Según se observa en los resultados, el 79,8% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 10,7% se encuentra de acuerdo, el 1,6% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 3,4% desacuerdo y solo el 4,5% restante totalmente desacuerdo

Tabla 24 pregunta 20- ¿Cree usted que es necesario mayor financiación y arreglos institucionales para mejorar la infraestructura vial que ayude a reducir la pobreza?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	239	62,6	62,6	62,6
De acuerdo	84	22,0	22,0	84,6
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	8	2,1	2,1	86,6
En desacuerdo	46	12,0	12,0	98,7
Totalmente desacuerdo	5	1,3	1,3	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

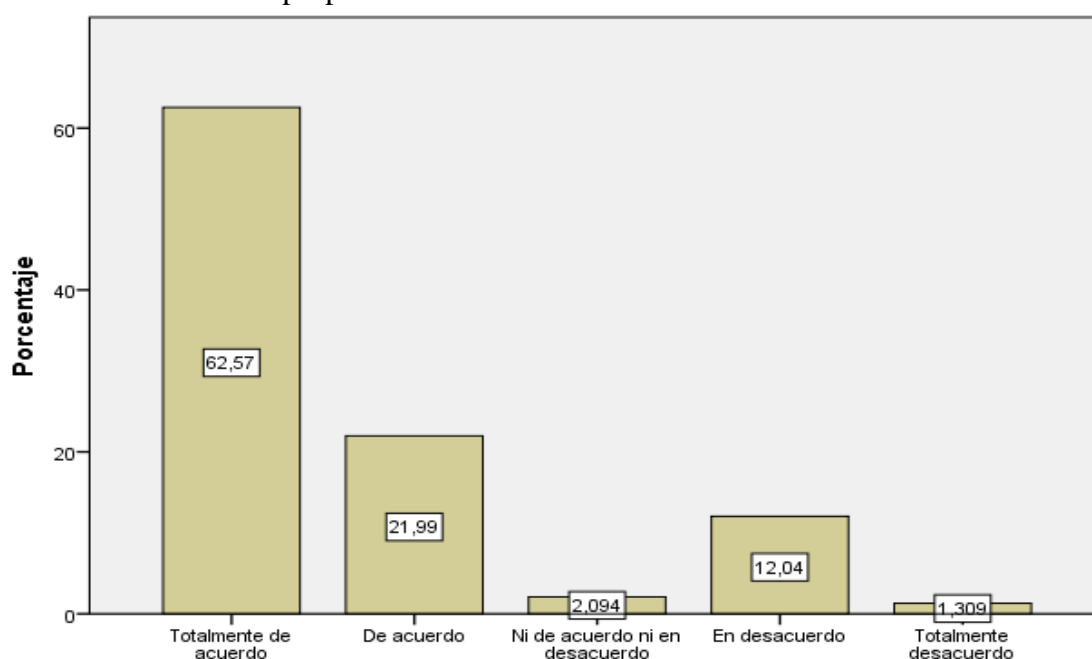


Figura 20 - ¿Cree usted que es necesario mayor financiación y arreglos institucionales para mejorar la infraestructura vial que ayude a reducir la pobreza?

En relación a la interrogante “Cree usted que es necesario establecer nuevas fuentes de financiamiento que permitan garantizar los programas de infraestructura vial que requiere la población. Según se observa en los resultados, el 62,6% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 22,0% se encuentra de acuerdo, el 2,1% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 12,0% desacuerdo y solo el 1,3% restante totalmente desacuerdo

Tabla 25 pregunta 21- ¿Cree usted que la pavimentación promueve el ordenamiento territorial de su localidad?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	204	53,4	53,4	53,4
De acuerdo	80	20,9	20,9	74,3
Ni de acuerdo ni en Válidos desacuerdo	30	7,9	7,9	82,2
En desacuerdo	54	14,1	14,1	96,3
Totalmente desacuerdo	14	3,7	3,7	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

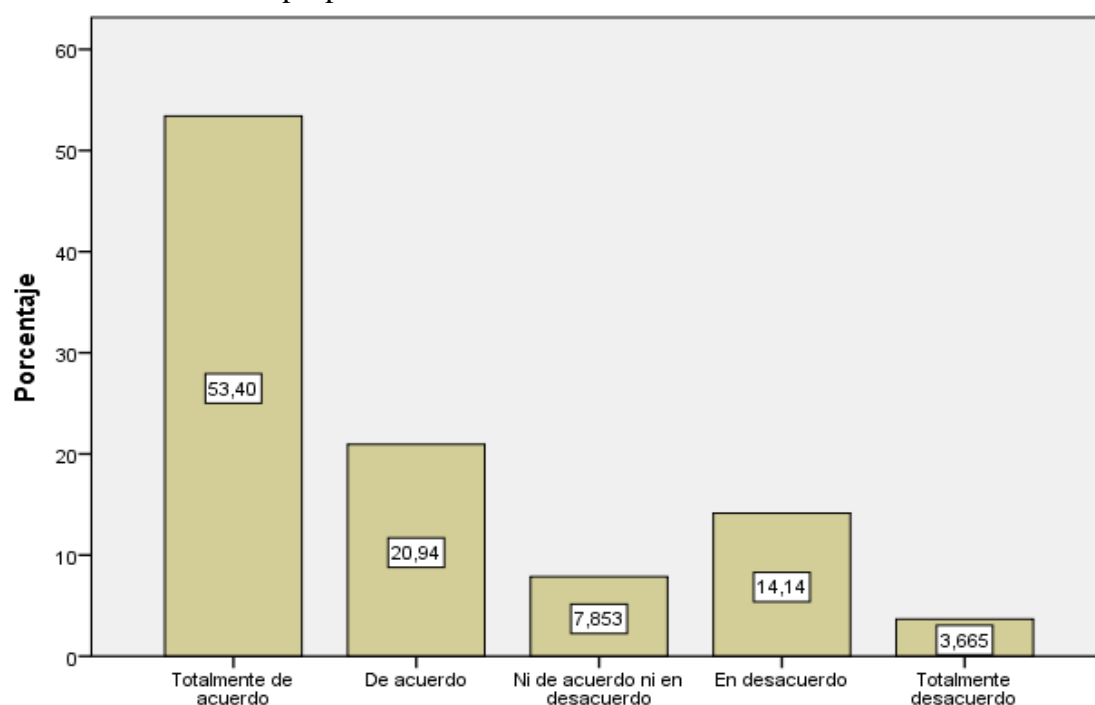


Figura 21- ¿Cree usted que la pavimentación promueve el ordenamiento territorial de su localidad?

En relación a la interrogante “Cree usted que la pavimentación promueve el ordenamiento territorial de su localidad según se observa en los resultados, el 53,4% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 20,9% se encuentra de acuerdo, el 7,9% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 14,1% desacuerdo y solo el 3,7% restante totalmente desacuerdo

Tabla 26 pregunta 22- ¿Cree usted que la pavimentación de su localidad permite auspiciar la igualdad y la cohesión social?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	233	61,0	61,0	61,0
De acuerdo	93	24,3	24,3	85,3
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	36	9,4	9,4	94,8
En desacuerdo	10	2,6	2,6	97,4
Totalmente desacuerdo	10	2,6	2,6	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

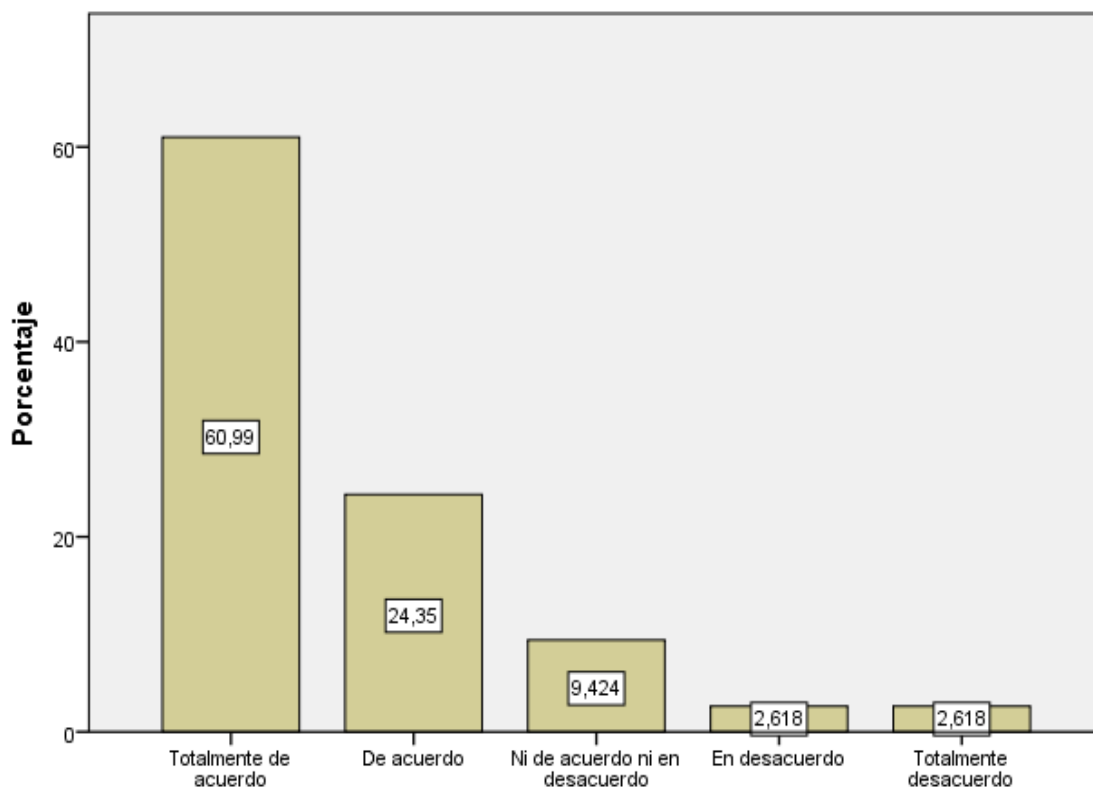


Figura 22- ¿Cree usted que la pavimentación de su localidad permite auspiciar la igualdad y la cohesión social?

En relación a la interrogante “Cree usted que la pavimentación de su localidad permite auspiciar la igualdad y la cohesión social según se observa en los resultados, el 61,0% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 24,3% se encuentra de acuerdo, el 9.4% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 2,6% desacuerdo y solo el 2,6% restante totalmente desacuerdo

Tabla 27 pregunta 23- ¿Cree usted que mejorando los servicios relacionados con vialidad mejorara las necesidades diferenciadas de la población?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	280	73,3	73,3	73,3
De acuerdo	35	9,2	9,2	82,5
Ni de acuerdo ni en Válidos desacuerdo	13	3,4	3,4	85,9
En desacuerdo	43	11,3	11,3	97,1
Totalmente desacuerdo	11	2,9	2,9	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

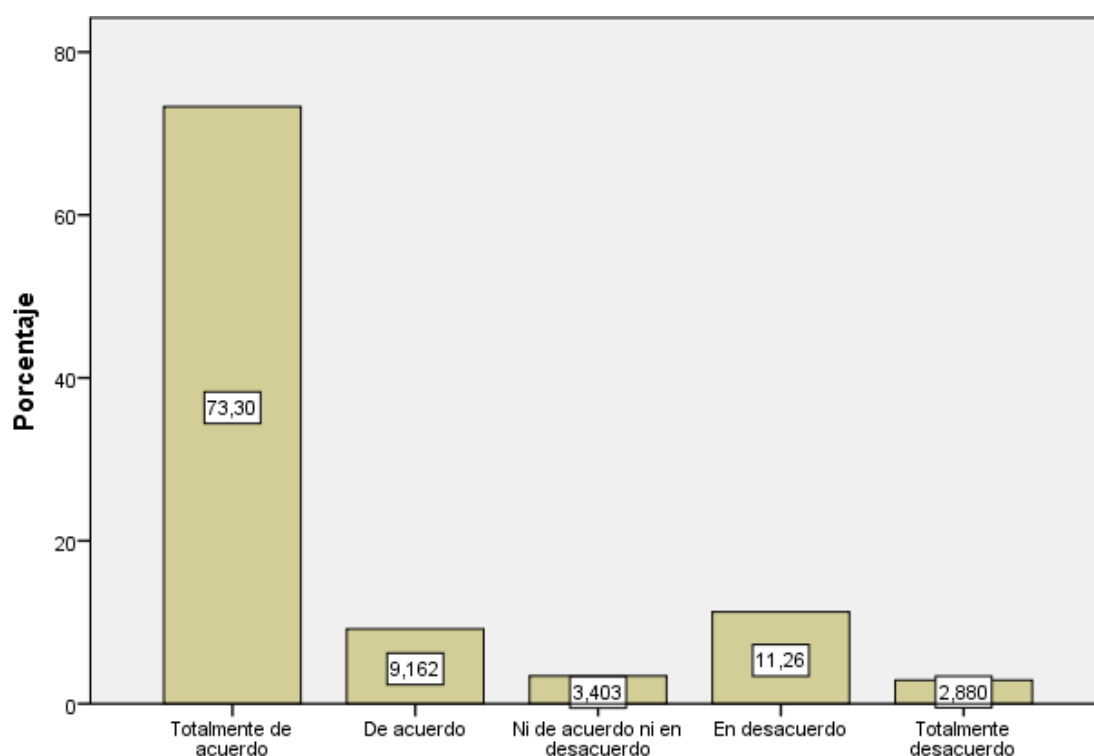


Figura 23- ¿Cree usted que mejorando los servicios relacionados con vialidad mejorara las necesidades diferenciadas de la población?

En relación a la interrogante “Cree usted que mejorando los servicios relacionados con vialidad mejorara las necesidades diferenciadas de la población, según se observa en los resultados, el 73,3% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 9,2% se encuentra de acuerdo, el 3,4% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 11,3% desacuerdo y solo el 2,9% restante totalmente desacuerdo

Tabla 28 pregunta 24- ¿Cree usted que contar con vías de transporte promueve la inclusión social?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente de acuerdo	228	59,7	59,7	59,7
De acuerdo	94	24,6	24,6	84,3
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	1,3	1,3	85,6
En desacuerdo	17	4,5	4,5	90,1
Totalmente desacuerdo	38	9,9	9,9	100,0
Total	382	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia

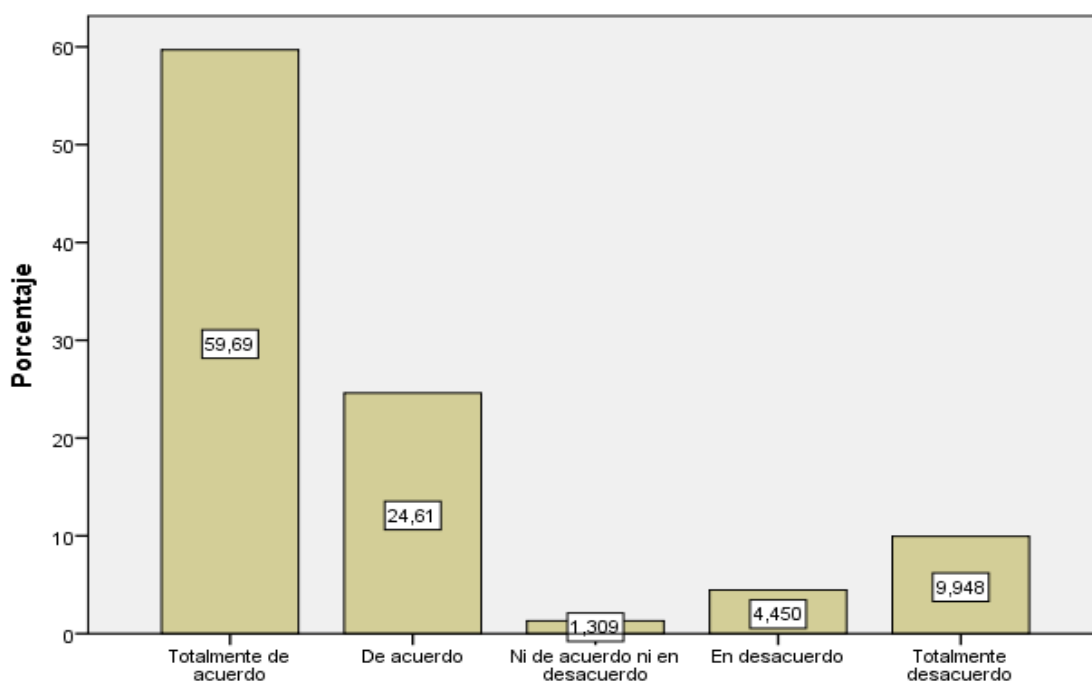


Figura 24- ¿Cree usted que contar con vías de transporte promueve la inclusión social?

En relación a la interrogante “Cree usted que mejorando los servicios relacionados con vialidad mejorara las necesidades diferenciadas de la población, según se observa en los resultados, el 59,7% de frecuencia se ubica en la categoría totalmente de acuerdo, un 24,6% se encuentra de acuerdo, el 1,3% están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 4,5% desacuerdo y solo el 9,9% restante totalmente desacuerdo.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES

6.1. Conclusiones

- ***Respecto al objetivo general de la presente investigación, se ha demostrado como la gestión de la descentralización influye en la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de mi Perú***, puesto que al tener mayor competencia ,los gobiernos regionales y locales contribuirían en mayor manera a la construcción de las pista que conecten, la red local con la red vial nacional, esto permitiría no solamente que la población se beneficie con la mejora del ornato sino de que ,es posible que los beneficios adicionales como la cercanía del transporte para dirigirse a su centro de labores con lo que se acortaría el tiempo que emplean desde la salida de la casa, hasta llegar a su centro de labores, este tiempo se aprovecharía para poder pasar más tiempo con la familia, o seguir educándose, así como ahorro en el gasto que demanda el pago de trasporte, también es de mencionar que esto contribuye a mayor seguridad puesto que al estar integrado a la red vial nacional tendrían acceso al servicio de patrullaje por parte de la policía nacional del Perú y/o serenazgo, bomberos, ambulancias, y transporte pesado así como el traslado de mercadería los cuales abastecen las pequeñas bodegas, servicios de taxis, y el crecimiento y desarrollo de pequeños negocios.
 - ***Respecto al Objetivo identificar el nivel de información sobre la gestión, de la descentralización en infraestructura vial que poseen los pobladores de mi Perú***, se ha podido comprobar en la interrogante del cuestionario de la presente investigación que el 44,76 % del total de la muestra de 382 pobladores encuestados tienen
-

conocimiento de la descentralización, con lo que se concluye que no solo basta tener conocimiento de que es un proceso de delegación de poderes y responsabilidades, sino velar de que se ponga en práctica.

- ***Del Análisis el nivel de compromiso, que la transferencia de responsabilidades y gestión de la descentralización impulsan en la aplicación de infraestructura vial en beneficio del distrito de mi Perú,*** se sugiere transferir roles con capacitaciones y crear especialistas y no que los trabajadores aprendan en el camino puesto que trae retraso y desinterés.
 - ***De la Verificación de como la descentralización económica actúa sobre la demanda de interconexión vial que requiere la población del distrito de mi Perú,*** de la revisión de la bibliografía, se concluye que no solo es tener (economía) dicho de otra manera presupuesto, dinero para ejecutar las obras de infraestructura vial, sino también transferir el capital humano que, tengan la capacidad y preparación técnica en la elaboración de los expedientes técnicos desde su requerimiento hasta su culminación ya que no solo es tener la necesidad de la infraestructura vial, también es necesario un grupo de profesionales en múltiples disciplinas, capacitados y especializados.
-

6.2 Recomendaciones

La interconexión vial permite el desarrollo no solamente del distrito de mi Perú sino que es la problemática del todo el territorio nacional, considerando que el distrito mi Perú se encuentra dentro del casco urbano y de la capital, razón que las dudas y consultas con cualquiera de los órganos que trasfiera responsabilidades, pueda ser consultada por vía, telefónica fija, móvil, correos o intranet, deberíamos no tener inconvenientes pero lastimosamente los hay.

Los gobiernos locales del país deben tomar la decisión de aplicar la re-ingeniería como un modelo de gestión y poner en marcha una administración pública que les permita afrontar con éxito los nuevos desafíos y adaptarse al cumplimiento de las nuevas responsabilidades que antes eran exclusivas del gobierno central o de los ministerios

En cuanto a los niveles de información que percibe la población, es necesario que el Estado, Implemente una campaña de comunicación sobre el sentido de la transferencia de responsabilidades, para que cuando el poblador o autoridad gestione la realización de obras de infraestructura vial, lo realice con pleno conocimiento y manejo de los tiempos, porque la difusión sobre el sentido de transferencia se refiere a un todo en general que abarca diferentes programas y proyectos

Del nivel de compromiso que la transferencia de responsabilidades y gestión de la descentralización, se recomienda fortalecer en sus capacidades a los profesionales responsables de las unidades presupuestales o las que hagan sus veces, dicho de otra manera de los funcionarios que gestionan los presupuestos, en el manejo de los sistemas SIAF, SIGA y otros que coadyuven, a la gestión de la obtención del

presupuesto necesario para las diferentes inversiones que se requiere en beneficio de la población.

De cómo la descentralización económica actúa sobre la demanda de interconexión vial que requiere la población del distrito de mi Perú, es necesario que se el gobierno por mandato de ley dicte, para las formulaciones de proyectos de inversión pública se establezca una mesa de coordinación multidisciplinaria, desde el inicio del requerimiento hasta su culminación.

FUENTES DE INFORMACION

1. Glicerio Alanya Torres y Juan Luis Huamaní Curihuamán (2014) TESIS: "Inversión Pública en Infraestructura vial y su influencia en la Actividad Económica de los sectores productivos en la Provincia de Huamanga: 2009~2013"
 2. Albuquerque, F. y P. Cortés. (2001). Desarrollo Económico Local y Descentralización en América Latina. Guatemala: CEPAL/GTZ.
 3. Boisier, S. (1991). "La descentralización: un tema confuso y difuso". Nolhen, D. (ed.), Descentralización política y consolidación democrática. Caracas: Síntesis/Editorial Nueva Sociedad.
 4. Brewer-Carías, A. (1998). "Descentralización y democracia: una reflexión obligada en Venezuela". Mascareño, C. (coord.), Descentralización. Gobierno y democracia. Caracas: GLOCAL/ CENDES
 5. Castro Mendoza, Karina Alexandra (2011). Análisis de modelos de gestión para legalizar asentamientos humanos irregulares, el caso del Distrito Metropolitano de Quito, 2001-2011. (Tesis de Magíster en Desarrollo Social). UTPL, Quito.
 6. Juan Casassus (2000) Problemas de la gestión educativa en América latina: la tensión en los para digmas de tipo A y el tipo B
 7. Julio Calderón Cockburn, (2015) Jesús Quispe Romero, Paula Lucci y Amanda Lenhardt, Camino al Progreso: Mejorando las condiciones de vida en los asentamientos humanos del Perú
 8. Contreras, Carlos (2000): Centralismo y des centralismo en la historia del Perú independiente. JCAS Occasional Paper N. ° 4, 2000.
 9. Finot I. (2001). Descentralización en América Latina: teoría y práctica. Santiago: CEPAL, Serie Gestión Pública.
-

10. González de Olarte, Efraín (2010) opciones de política económica en el Perú 2011-2015.
 11. González de Olarte, Efraín (1994) y otro: Descentralización fiscal y regionalización en el Perú. Lima 1994.
 12. González de Olarte, Efraín (1998): La descentralización en Perú: entre la fortaleza del centro y la debilidad de la periferia, p. 123-147, en: en: Revesz, Bruno (ed.): Descentralización y gobernabilidad en tiempos de globalización. Lima 1998, 252 p.
 13. González de Olarte, Efraín (2001): La centralización económica del Perú: ¿problema o posibilidad?, publicado en Actualidad Económica, No. 220, año XXIV, noviembre de 2001. Online Paper <http://macareo.pucp.edu.pe/~egonzal/opinion.htm>
 14. José Alonzo Jiménez Alemán (2014) - Análisis de la distribución de competencias en materia de jerarquización y gestión de infraestructura vial: caso de Lima Metropolitana, revistas, pucp.edu.pe (círculo del derecho administrativo)
 15. Magister María Lazo Lazo, (2015) presentó en el 8º Congreso de la Asociación Latinoamericana de Ciencia Política -ALACIP- una ponencia titulada, “El Ordenamiento Territorial, un Instrumento de mejora de la calidad de vida de los ciudadanos”
 16. Claudia Nataly Mondragón Rivera (2013) “Elaboración de escenarios de prospectiva para asentamientos humanos urbanos y rurales aplicado al municipio de tela, honduras” para optar el título de Máster en Ordenamiento y Gestión del Territorio. Universidad Nacional Autónoma De Honduras.
 17. Pommier, P. (2001). “Los desafíos del ordenamiento territorial en Francia a la hora de la mundialización”. AAVV, Descentralización y desarrollo regional. Santiago: Ministerio del Interior, Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo
-

18. Proyecto Usaid (2011) /Perú: ABC de la descentralización pro descentralización y presidencia del consejo de ministros Segunda edición, enero (2011) Pro Descentralización es un proyecto de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional USAID, implementado por ARD Inc.
 19. Programa Pro Descentralización PRODES – USAID Transferencia de Responsabilidades: Entrando a una Segunda Etapa Diciembre de 2007PRODES es un programa de USAID cuyo objetivo es aportar al fortalecimiento de la gobernabilidad democrática, Promoviendo la institucionalización de prácticas de buen gobierno y desarrollando actividades orientadas a contribuir de manera efectiva en el proceso de descentralización USAID-PERÚ.
 20. Plan Estratégico de Desarrollo Concertado del Distrito de Mi Perú 2014 – 2024 elaboración técnica Johnny Veliz Campos, 2014 con apoyo del comité cívico de desarrollo de mi Perú.
 21. Quispe Guerra José Bernardo (2015) “criterios para la formulación de proyectos presentados al programa construyendo Perú, por la población organizada de lomas de Carabayllo – lima entre los años 2009-2011”
 22. Markus Rühling (2002) aportes al debate No 2 Proceso de descentralización en el Perú: análisis, retos y perspectivas 2002
 23. Beteta Vásquez, L. A. (2000) Descentralización de Estado. Comisionado Presidencial para la Reforma del Estado (COPRE). Publicado en el Diario de Centroamérica, Guatemala
 24. Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú edición (2008)
-

Anexo

Anexo N° 1 Matriz de consistencia

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables e indicadores										
<p>Problema general</p> <p>¿De qué manera la gestión de la descentralización influye en la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de Mi Perú?</p>	<p>Objetivo general</p> <p>Demostrar como la gestión de la descentralización influye en la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de Mi Perú</p>	<p>Hipótesis general</p> <p>La gestión efectiva de la descentralización optimizara significativamente la interconexión vial en beneficio de la población del distrito de Mi Perú</p>	<table><tr><th>Variable independiente</th><th>Dimensión</th><th>Indicador</th></tr><tr><td rowspan="3">Gestión de la descentralización</td><td>Información para la descentralización</td><td>percepción</td></tr><tr><td>Transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada¹</td><td>Responsabilidad social</td></tr><tr><td>Descentralización económica</td><td>Control gubernamental</td></tr></table>	Variable independiente	Dimensión	Indicador	Gestión de la descentralización	Información para la descentralización	percepción	Transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada ¹	Responsabilidad social	Descentralización económica	Control gubernamental
Variable independiente	Dimensión	Indicador											
Gestión de la descentralización	Información para la descentralización	percepción											
	Transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada ¹	Responsabilidad social											
	Descentralización económica	Control gubernamental											
<p>Problema específico</p> <p>¿Cómo el nivel de información sobre la gestión, de descentralización influye en la infraestructura vial, que los pobladores del, distrito de Mi Perú necesitan?</p>	<p>Objetivo específico</p> <p>Identificar el nivel de información sobre la gestión, de la descentralización en infraestructura vial, que poseen los pobladores del, distrito de Mi Perú</p>	<p>Hipótesis específicas</p> <p>El nivel de información que poseen los pobladores del distrito de Mi Perú sobre la gestión, de la descentralización</p> <p>Influye significativamente en la infraestructura vial.</p>	<table><tr><th>Variable dependiente</th><th>Dimensión</th><th>Indicador</th></tr><tr><td rowspan="3">Interconexión vial</td><td>productividad</td><td>Nivel de inversión</td></tr><tr><td>infraestructura</td><td>Demanda social</td></tr><tr><td>económica</td><td>desarrollo sostenible,</td></tr></table>	Variable dependiente	Dimensión	Indicador	Interconexión vial	productividad	Nivel de inversión	infraestructura	Demanda social	económica	desarrollo sostenible,
Variable dependiente	Dimensión	Indicador											
Interconexión vial	productividad	Nivel de inversión											
	infraestructura	Demanda social											
	económica	desarrollo sostenible,											
<p>¿Existe un compromiso sobre la trasferencia de responsabilidades que impulsen la infraestructura vial que requieren los pobladores del distrito de Mi Perú?</p>	<p>Analizar el nivel de compromiso que la trasferencia de responsabilidades y gestión, de la descentralización impulsan en la aplicación de infraestructura vial en el distrito de Mi Perú</p>	<p>El nivel de compromiso en la transferencia de responsabilidad y gestión descentralizada influye positivamente sobre la infraestructura vial que desean los pobladores del distrito de Mi Perú</p>											
<p>¿Cómo la descentralización económica actúa sobre la demanda de interconexión vial, que requiere la población del distrito de Mi Perú?</p>	<p>Verificar como la descentralización económica actúa sobre la demanda de interconexión vial que requiere la población del distrito de Mi Perú</p>	<p>La descentralización económica influye significativamente sobre la interconexión vial que los pobladores del distrito de Mi Perú demandan</p>											

1. según el Programa Pro Descentralización PRODES – USAID Se trata de un mecanismo para que el Estado, trasladando poder y responsabilidades a

Gobiernos descentralizados, construya una organización que favorezca que las decisiones Públicas respondan mejor a los intereses de la ciudadanía.

Estimado Sr. a continuación leerá un cuestionario que tiene como objetivo conocer la situación de cómo influye la Gestión de la Descentralización en el desarrollo de interconexión vial del Distrito de Mi Perú – Provincia Constitucional del Callao. Tenga en cuenta que 1=Totalmente de acuerdo, 2= De acuerdo, 3=Ni de acuerdo ni en des acuerdo, 4=En des acuerdo, 5=Totalmente de acuerdo
muchas gracias por su colaboración

1. Señale su genero	F		M		
2. Lugar de vivencia					
3. Identifique su rango de edad en años (marcar con una X la casilla correspondiente)	18-24	25-31	32 a mas		
V.1 Gestión de la descentralización					
Percepción					
1. ¿Tiene usted conocimiento de la definición de la descentralización?	1	2	3	4	5
2. ¿Cree usted que existe relación entre autonomía y descentralización?	1	2	3	4	5
3. ¿Cree usted que la descentralización fortalece a su distrito?	1	2	3	4	5
4. ¿Cree usted que la descentralización genera mejoras en las políticas públicas?	1	2	3	4	5
Responsabilidad social					
5. ¿Cree usted que al estado le interesa el bienestar de su comunidad?	1	2	3	4	5
6. ¿Cree usted que los dirigentes deben de recibir capacitaciones una vez elegidos?	1	2	3	4	5
7. ¿Se informa usted de las personas que eligen para que la represente en su comunidad?	1	2	3	4	5
8. ¿Cree usted que las Autoridades se establecen metas y objetivos?	1	2	3	4	5
Control gubernamental					
9. ¿Cree usted que es apropiada la supervisión que el Estado ejerce en la ejecución de obras?	1	2	3	4	5
10. ¿Cree usted que existe un mecanismo establecido para comunicar la importancia de los controles?	1	2	3	4	5
11. ¿Usted cree que el Estado corrige oportunamente las deficiencias identificadas en el control?	1	2	3	4	5
12. ¿Cree usted que su Institución aplica una adecuada atención al control interno?	1	2	3	4	5
V.2 Interconexión vial					
Nivel de inversión					
13. ¿Cree usted que sus Autoridades priorizan el financiamiento de pistas y veredas en su localidad?	1	2	3	4	5
14. ¿Cree usted que la pavimentación de su localidad contribuye a fortalecer la dinámica de todas las actividades productivas?	1	2	3	4	5
15. ¿Cree usted que contar con vías de transporte impacta positivamente en la calidad de vida de las personas?	1	2	3	4	5
16. ¿Cree usted que el desarrollo vial nos alinea con la visión sectorial y regional?	1	2	3	4	5
Demanda social					
17. ¿Cree usted que se debería priorizar la construcción de nuevos tramos viales especialmente aquellos que soportan el sistema de transporte público?	1	2	3	4	5
18. ¿Considera usted que la infraestructura vial es una herramienta para direccionar el crecimiento sostenible de la población?	1	2	3	4	5
19. ¿Cree usted que es necesario establecer nuevas fuentes de financiamiento que permitan garantizar los programas de infraestructura vial que requiere la población?	1	2	3	4	5
20. ¿Cree usted que es necesario mayor financiación y arreglos institucionales para mejorar la infraestructura vial que ayude a reducir la pobreza?	1	2	3	4	5
Desarrollo sostenible					
21. ¿Cree usted que la pavimentación promueve el ordenamiento territorial de su localidad?	1	2	3	4	5
22. ¿Cree usted que la pavimentación de su localidad permite auspiciar la igualdad y la cohesión social?	1	2	3	4	5
23. ¿Cree usted que mejorando los servicios relacionados con vialidad mejorara las necesidades diferenciadas de la población?	1	2	3	4	5
24. ¿Cree usted que contar con vías de transporte promueve la inclusión social?	1	2	3	4	5

